B-17

la fortaleza volante

William Hess



San Martin Historia del Siglo de la Violencia



armas libro nº 32



El autor:
William Hess

Durante la Segunda Guerra Mundial William Hess sirvió en la XV Fuerza Aérea como artillero a bordo de los B-17. Es autor de «Allied Aces of World War II» y de «American Aces of World War II and Korea» y ha realizado considerables aportaciones al American Aviation Historical Society Journal.

B-17 fortaleza volante

B-17 fortaleza volante

William Hess



Director Editorial: Barrie Pitt
Editor: David Mason
Director Artístico: Sarah Kingham
Editor Gráfico: Robert Hunt
Asesor Artístico: Dennis Piper
Dibujante: David Allen
Investigación Fotográfica: Carina Dvorak.

Las fotografías publicadas en este libro fueron especialmente seleccionadas en los siguientes archivos: US Airforce, US Navy, US Army, US National Archives, Imperial War Museum, Londres; Boeing Airplane Company, Washington; Associated Press, Londres; Bundesarchiv, Coblenza; Staatsbibliothek, Berlín; Agencia de Prensa Keystone, Londres y Tokio.

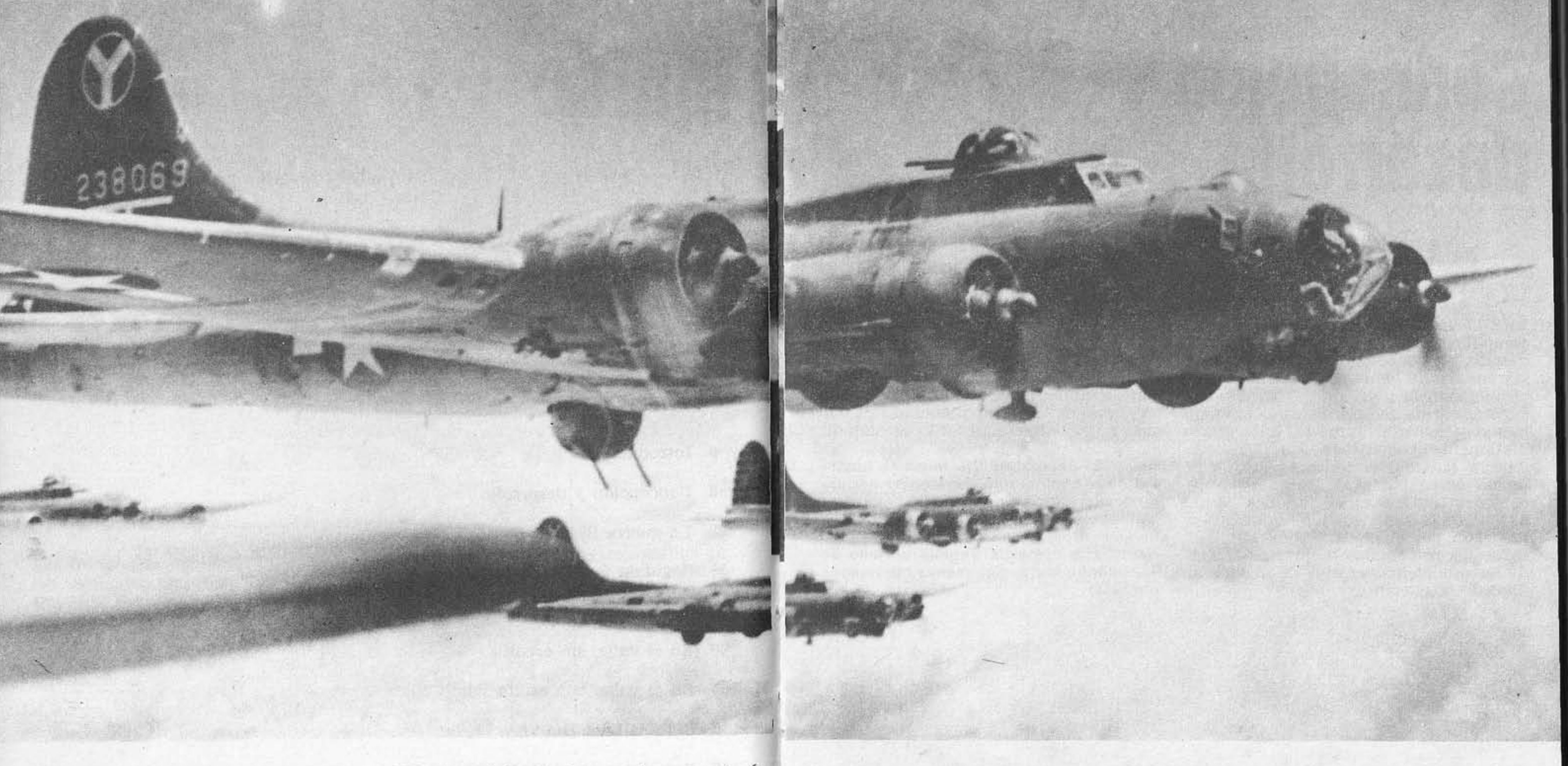
Traductor: Guillermo Solana

Difusión: Librería San Martín
Puerta del Sol, 6
MADRID-14

Impreso en España - Printed in Spain
por Gráficas Lormo, Isabel Méndez, 15. Madrid

Depósito Legal: M. 34772-1980
ISBN: 84-7140-176-2

Indice



La clave de la victoria

Introducción por Noble Frankland

Vale especialmente la pena leer y meditar acerca de la Fortaleza Volante B-17; es un símbolo de América en la que puede que fuera su época más grande, aquélla en la que su tecnología, su potencia industrial y su valor combativo fueron encauzados hacia las causas de la liberación de los esclavizados y de la preservación de la libertad.

Como proeza técnica el B-17 resultó notable porque aunque en un principio apareció adelantado a su tiempo —algunos años antes que sus equivalentes británicos— se prestó a su desarrollo y modificación de forma tal que desde el principio hasta el final sirvió a las Fuerzas Aereas de los Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial. Fue también un tributo a la capacidad norteamericana para la producción en serie porque, aun siendo una compleja máquina, su construcción era básicamente sencilla. En las Fortalezas Volantes B-17 miles de aviadores americanos se aferraron literalmente a sus armas realizando prodigios de valor insuperados en los anales de cualquier otra nación.

Las probabilidades en contra de las tripulaciones de las Fortalezas, y especialmente de las que volaban sobre Alemania frente a los cazas de la Luftwaffe, eran desde luego serias pero al final aquellas tripulaciones modificaron decisivamente el curso de la guerra en beneficio de la Gran Alianza. Y ello no tanto como efecto directo de sus audaces ataques de bombardeo sobre objetivos tales como Schweinfurt o Regensburg sino como resultado de las batallas aéreas que tales ataques provocaron.

La determinación norteamericana de bombardear Alemania a la luz del día, concepto que hicieron posible las Fortalezas, tropezó con la determinación alemana de impedir que éstas llegaran. El resultado fue la mayor batalla aérea que el mundo ha conocido. En definitiva, las Fortalezas (y los Liberator) obligaron a combatir a los cazas alemanes y la victoria fue para los cazas norteamericanos de gran radio de acción, el P-47, el P-38 y sobre todo el P-51. Esta fue la clave de la victoria en la lucha por el dominio del aire y el dominio del aire fue la clave de la victoria en la guerra.

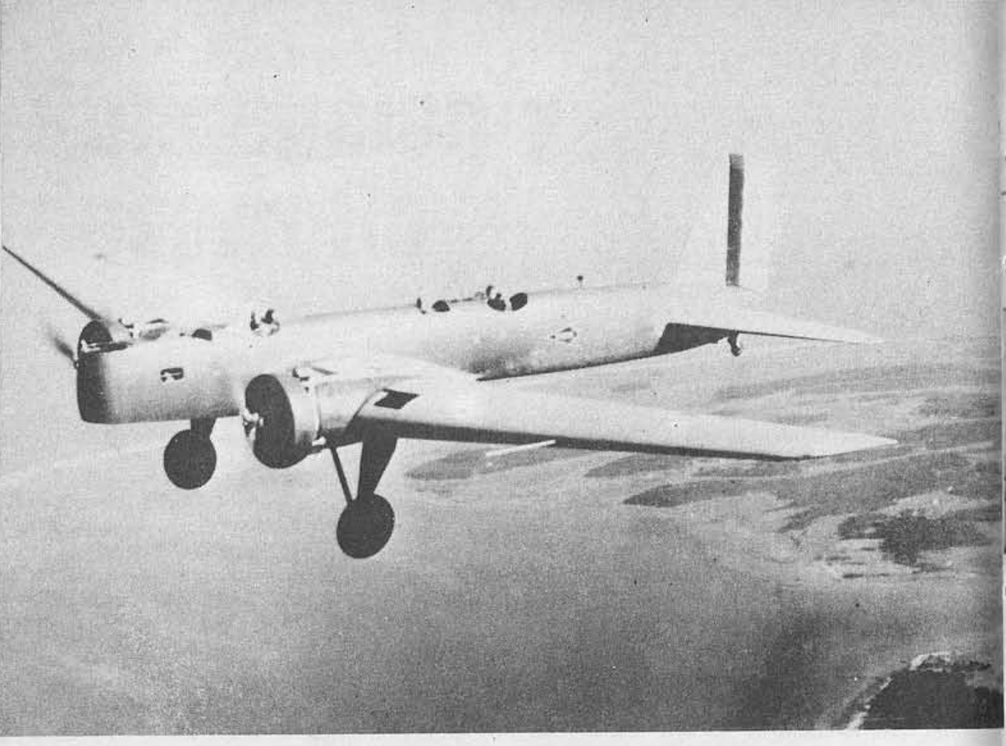
Concepción y desarrollo

El B-17 de Boeing, o Fortaleza Volante como llegaría a ser conocido en todo el mundo, fue concebido primeramente en las mentes de los norteamericanos que propiciaban la aviación de bombardeo como un arma de defensa y no como un medio ofensivo. Durante los años inmediatamente posteriores a la Primera Guerra Mundial el concepto de la potencia aérea norteamericana fue muy controvertido y tales discusiones culminaron con la experiencia de bombardeo realizada por el general Billy Mitchell sobre los principales buques alemanes de los que se apoderaron los aliados al final de la guerra.

Aunque los buques resultaron hundidos o gravemente averiados en las pruebas que tuvieron lugar en julio de 1921 frente a las costas de Virginia, siguió argumentándose respecto de la fiabilidad de tales experiencias. Los buques no podían maniobrar y carecían de

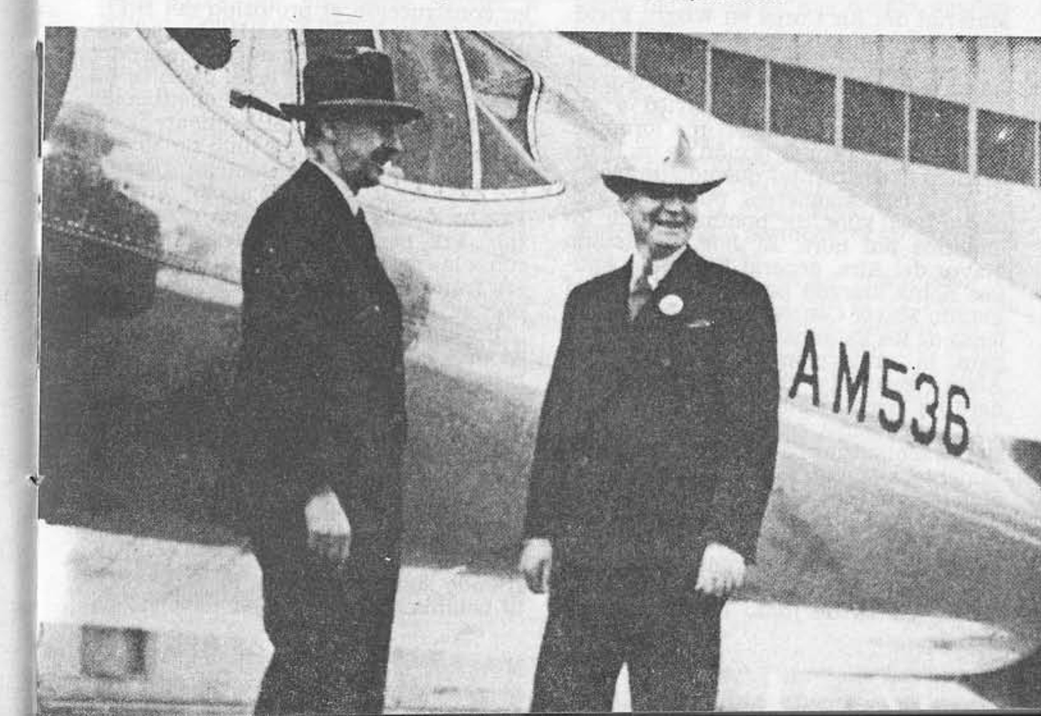
Abajo: **El general «Billy» Mitchell, postulador del bombardero estratégico norteamericano, junto a un VE-7 en la demostración aérea de Bolling, mayo de 1920.** A la derecha: **Bombardeo de prueba realizado frente a la costa de Virginia en julio de 1921 contra buques alemanes capturados en 1918.**







Arriba, a la izquierda: **El Boeing B-9, una nueva concepción en la competición de los bombarderos pesados que abrió el Cuerpo Aéreo del Ejército en 1930.** Arriba: **El orgullo de quienes en el Cuerpo Aéreo defendían el bombardero: el Martin B-10.** Abajo: **Claire Egtvedt, presidente de la Boeing Aircraft con un acompañante.**



tripulaciones que hubiesen podido disparar sus armas contra los atacantes. El vehémente Mitchell provocó su propio fracaso en su campaña en beneficio del establecimiento de una potencia aérea y de una fuerza aérea autónoma por obra de sus ataques al Departamento de Guerra de los Estados Unidos y a los miembros del Congreso norteamericano. Como resultado de su comparecencia ante un Consejo de Guerra y de su subsiguiente dimisión, a lo largo de toda la década de los años veinte, la defensa de un moderno bombardero norteamericano se convirtió en una causa perdida.

En el Cuerpo Aéreo del Ejército, que vio la luz en 1926, reinaba de modo absoluto el pequeño avión de caza. Finalmente, durante las maniobras que se celebraron a finales de la década de los veinte, el Estado Mayor del Ejército empezó a sentirse muy preocupado por la vetustez de los bombarderos; había llegado el momento de que actuaran los partidarios de un bombardero estratégico.

En 1930 el Cuerpo Aéreo del Ejército invitó a los fabricantes aeronauticos de los Estados Unidos a que le enviaran ofertas para la construcción de un moderno bombardero pesado. Seis de los fabricantes respondieron con entusiasmo. El rendimiento y los perfeccionamientos introducidos en el diseño del bombardero determinaban que éste superara con mucho a los modelos en servicio. Amanecía una nueva época en la aviación de bombardeo.

Las ofertas de 1930 para la construcción de un bombardero pesado estaban por el Boeing B-9 y el Martin B-10. Boeing presentó un monoplano de ala baja, totalmente metálico y de excelente apariencia, que era capaz de alcanzar una velocidad de 300 kilómetros por hora a 1.800 metros de altura, pero Martin había conseguido algo mejor. El Martin B-10 era un diseño revolucionario capaz de lograr 330 kilómetros por hora con un techo de 6.400 metros. Todos los tripulantes se hallaban situados en compartimentos cerrados y el morro del avión lucía una torreta acristalada. El B-10 se convertiría durante los primeros años de la década de los treinta en el orgullo de los que en el Air Corps defendían las técnicas de bombardeo.

En la primavera de 1934 el presidente de la Boeing Aircraft, Claire Egtvedt, recibió una llamada del general de brigada Conger Pratt, jefe de la División de



General de brigada Conger Pratt, jefe de la División de Material del Cuerpo Aéreo en Wright Field.

Material del Air Corps en Wright Field, Ohio. Le preguntó si podía asistir a una importantísima reunión que se celebraría en la base de Ohio el 14 de mayo. En esta reunión secreta se invitó a las Compañías Boeing y Martin a formular ofertas para la construcción de un bombardero experimental que con un alcance de 8.000 kilómetros pudiera transportar 900 kilos de bombas a 320 kilómetros por hora. El Jefe del Estado Mayor del Aire, general Benjamin Foulois había logrado por fin convencer al Estado Mayor Central de que para la defensa de los Estados Unidos, tanto como para la protección de Haway y de Alaska resultaba esencial un bombardero de largo alcance.

Los ingenieros de la Boeing en Seattle, Washington, se pusieron inmediatamente a trabajar en el nuevo diseño, el del gigantesco monoplano tetramotor y de 45,72 metros de envergadura que fue denominado XBLR-1; bombardero experimental de gran radio de acción, Número uno, proyecto «A» del Air Corps. El 28 de junio de 1934 el Air Corps otorgó a Boeing un contrato para fabricar el nuevo avión que recibió la denominación de XB-15. Así se emprendió la construcción del prototipo del mayor avión militar del mundo bajo la dirección de un joven ingeniero llamado Edward C. Wells.

Mientras trabajaba en el XB-15 Boeing recibió en agosto de 1934 otra circular de Wright Field. Entre las especificaciones para su subsiguiente producción se exigía que el bombardero fuera entregado en agosto de 1935 y que fuese capaz de llevar una carga de 900 kilos de bombas, y tuviera un alcance de 1.630 kilómetros a una velocidad de 330 kilómetros por hora. Sin embargo el alcance deseado sería de 3.500 kilómetros y la velocidad a la que se aspiraba, de 400 kilómetros por hora. El avión sería manejado por una tripulación de cuatro a seis hombres. Todas las compañías interesadas habrían de remitir sus ofertas para la construcción de hasta 220 aviones.

Inmediatamente comenzaron los trabajos sobre el Modelo 299 de la Boeing, un avión tetramotor totalmente metálico. Con un diseño estilizado, una envergadura de 31,40 metros y una longitud de 20,72 metros, sus cuatro motores Pratt and Whitney de 200 caballos le impulsarían por el aire a la velocidad de 376 kilómetros por hora. El alcance sería de 4.800 kilómetros. Ya estaba en construcción el prototipo del B-17.

Los trabajadores de la Boeing se afanaron durante largas y duras horas para concluir el Modelo 299 en el plazo de un año. Durante el período de construcción trabajaron seis y habitualmente siete días a la semana. Para julio de 1935 el fuselaje y las alas se hallaban dispuestos para ser trasladados al campo de la Boeing donde se procedería a su montaje. Los periódicos locales mencionaron a la «gran aeronave misteriosa» que era transportada bajo lonas que ocultaban su forma.

En la mañana del lunes 28 de julio el Modelo 299 salió a la luz para iniciar sus pruebas. El brillante monstruo metálico con sus cinco torretas y ampollas parecía, tal como lo denominó un periodista, «una verdadera fortaleza volante». El hombre hizo fortuna.

Con el piloto de pruebas Les Tower a los mandos el avión alcanzó el máximo de revoluciones en la cabecera de la pista de despegue y después rugió corriendo sobre ésta hasta elevarse entre la neblina matinal. Tower devolvió entonces su ritmo normal a los motores e hizo descender suavemente al aparato.



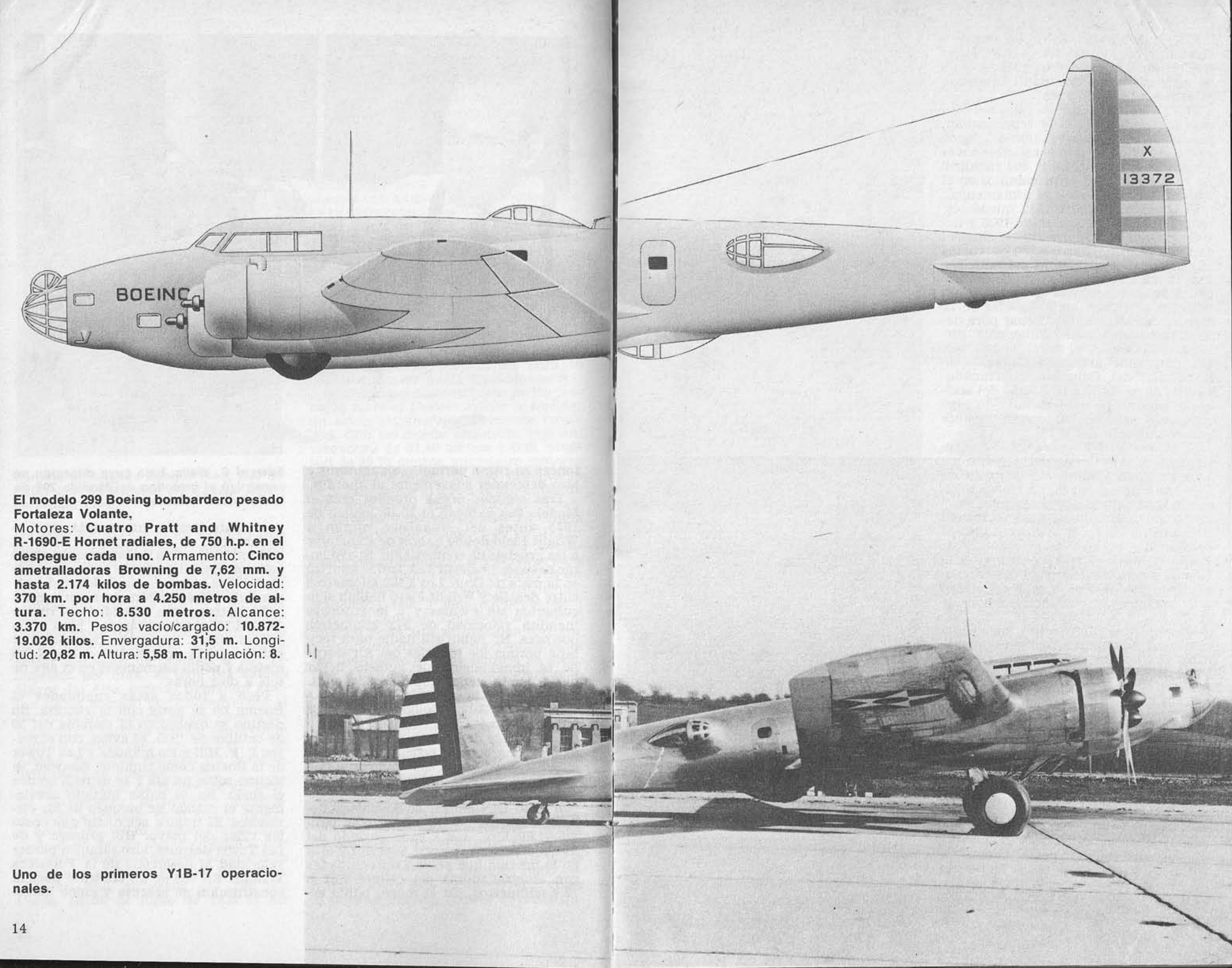
Edward C. Wells, bajo cuya dirección se construyó el prototipo del Modelo 299 de la Fortaleza Volante.

Tras algunas pocas pruebas más el Modelo 299 despegó el 20 de agosto de 1935 antes del amanecer rumbo a Wright Field donde habría de someterse a las pruebas de competición. Nueve horas después de partir Les Tower aterrizó en la pista de Ohio. Los 3.200 kilómetros entre Seattle y Wright Field habían sido cubiertos sin escalas y a la entonces inaudita velocidad de 373 kilómetros por hora. No había allí nadie para recibirle porque los oficiales del Air Corps no se imaginaban que pudiera llegar hasta por lo menos dos horas después.

Alineado en la pista junto a los bimotores Martin B-12 y Douglas B-18, pocos habrían sido los que dudasen respecto del desenlace de la competición. El modelo Boeing no sólo poseía mayor velocidad y parecía más estilizado sino que era capaz de transportar en su interior hasta ocho bombas de 270 kilos junto con ocho tripulantes. La Fortaleza Volante disponía de cuatro torretas para ametralladora, una a cada costado del fuselaje, otra en su parte superior y otra en la inferior, que podían ser equipadas con ametralladoras del calibre 7,62 ó 12,7 milímetros. En el morro había espacio para instalar una quinta ametralladora.

Durante el curso de las pruebas se revelaron inmediatamente todas sus posibilidades. Tenía una velocidad máxima de 320-400 kilómetros por hora a 3.000 metros y una velocidad de crucero de 272-320 kilómetros por hora a la misma altura. Su techo operacional se hallaba en la proximidad de los 7.600 metros y podía permanecer en el aire de seis a diez horas.

Pese a todas estas cualidades el Boeing no se haría con la victoria. Su destino se quebró en la mañana del 30 de octubre de 1935. El avión, con el mayor P. P. Hill a los mandos y Les Tower de la Boeing como copiloto, despegó, se inclinó sobre un ala y se estrelló contra el suelo. No se había quitado previamente el mando de bloqueo de los elevadores. El trágico accidente que costó las vidas del mayor Hill primero y de Les Tower después, hizo también perder velocidad al desarrollo de la Fortaleza Volante. En vez de un contrato para la construcción de sesenta y cinco mode-



El modelo 299 Boeing bombardero pesado Fortaleza Volante,
Motores: **Cuatro Pratt and Whitney R-1690-E Hornet radiales, de 750 h.p. en el despegue cada uno.** Armamento: **Cinco ametralladoras Browning de 7,62 mm. y hasta 2.174 kilos de bombas.** Velocidad: **370 km. por hora a 4.250 metros de altura.** Techo: **8.530 metros.** Alcance: **3.370 km.** Pesos vacío/cargado: **10.872-19.026 kilos.** Envergadura: **31,5 m.** Longitud: **20,82 m.** Altura: **5,58 m.** Tripulación: **8.**

Uno de los primeros Y1B-17 operacionales.

los del nuevo avión, se encargaron inicialmente sólo trece del tipo recientemente designado como Y1B-17, uno de los cuales sería destinado a pruebas estáticas en Wright Field.

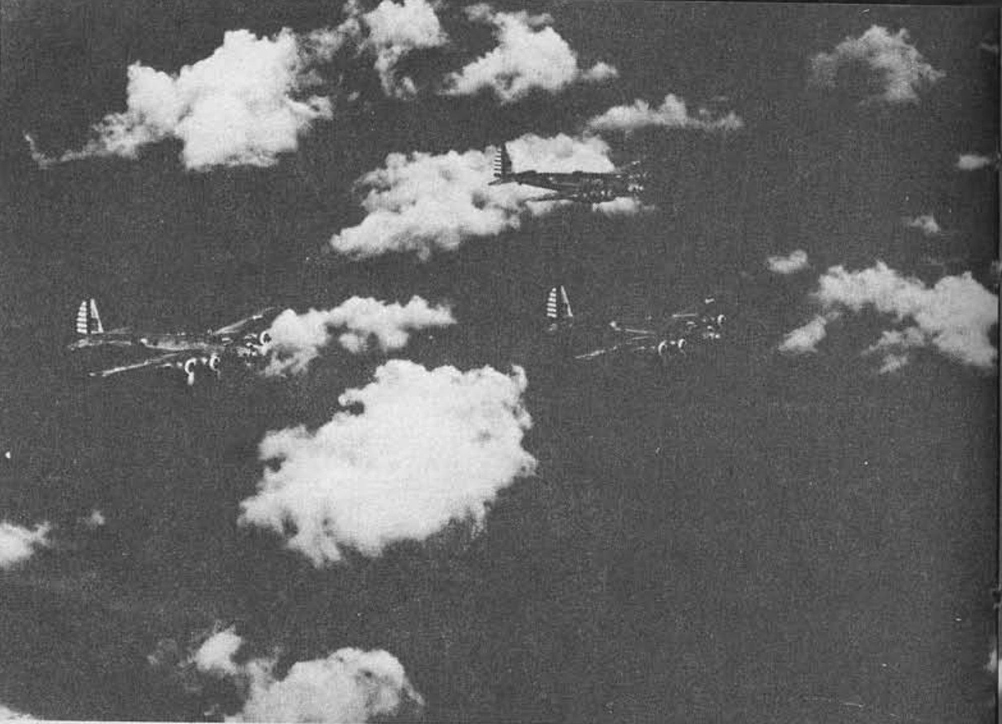
El Y1B-17 inicial difería poco del Modelo prototipo 299. La diferencia principal consistía en la sustitución del motor Pratt and Whitney de 750 caballos por el Wright Cyclone R-1820 de 850 caballos. Se habían operado otros cambios en el tren de aterrizaje y en el armamento.

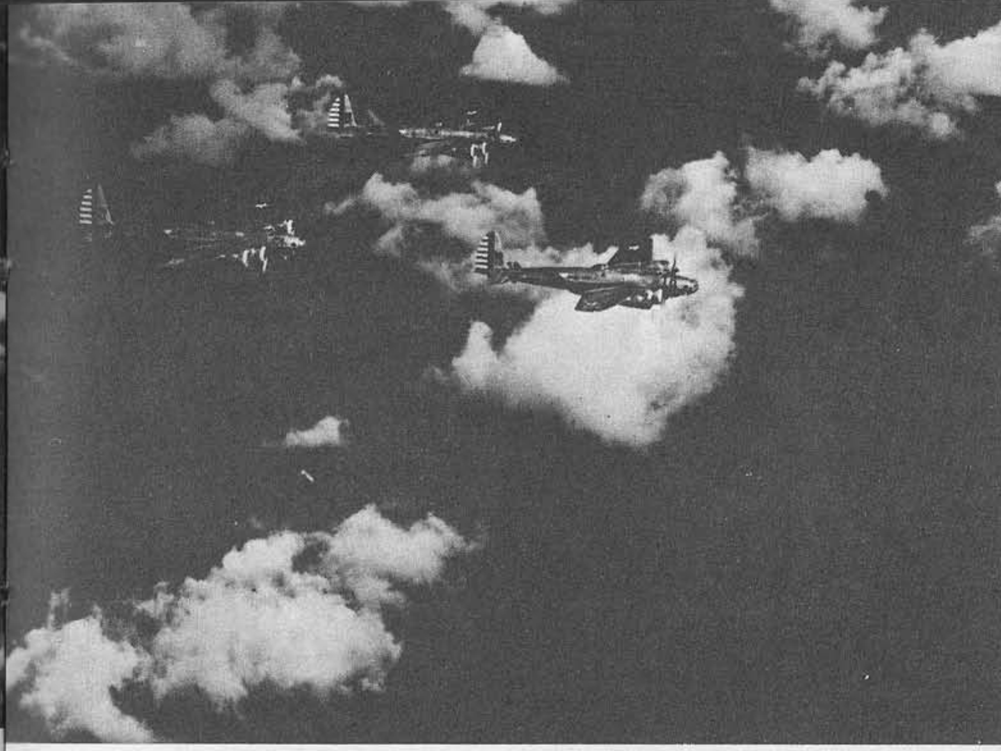
El primero de los Y1B-17 quedó terminado el 2 de diciembre de 1936 y fue entregado al Air Corps en la persona del capitán Stanley Umstead. Los vuelos iniciales fueron excelentes pero una vez más la mala suerte hizo acto de presencia. Umstead acababa de realizar un perfecto aterrizaje en el campo de la Boeing cuando trató de frenar para detener el avión. Inadvertidamente presionó demasiado y el avión picó de morro, patinando ante una Comisión de inspección del Congreso. Afortunadamente, no se culpó a la Boeing del accidente porque ya hubiera bastado algo como eso para acabar completamente con el proyecto del B-17.

El primer Y1B-17 operacional fue entregado al Air Corps del Ejército en Langley Field, Virginia el 1 de marzo de 1937. El 5 de agosto de 1937 once aviones más se hallaban ya integrados en el 2.º Grupo de Bombardeo bajo el mando del teniente coronel Robert Olds. El mismo mes en que se entregó al Air Corps el último Y1B-17 se otorgó a la Boeing un contrato para la construcción de trece modelos de mayor capacidad que recibieron la denominación de B-17B.

Mientras que el brillante y nuevo aparato del 2.º Grupo de Bombardeo realizaba sus vuelos iniciales en Langley Field, Boeing terminaba el prototipo del proyecto «A», el XB-15. El 15 de octubre de 1937 el piloto de pruebas Eddie Allen hizo despegar por vez primera al gigantesco avión. Voló esplendidamente y los observadores se sintieron sorprendidos ante las proezas de aquel mastodonte. Aunque siguió despertando gran atención en todas sus apariciones durante el otoño de 1937 el destino final del B-15 no sería el de la producción en serie. Por aquella época no existían motores adecuados para aumentar su rendimiento. Su velocidad máxima de 312 kilómetros por hora había quedado ya superada

La Fortaleza Volante XB-15.





Fortalezas Volantes en vuelo a Buenos Aires, febrero de 1938.

con mucho por su hermano y sucesor el B-17.

Aunque los nuevos B-17 del 2.º Grupo de Bombardeo eran manejados con mucho cuidado, los pilotos de la unidad elevaron su eficacia hasta el punto de que pudieron alcanzar de este aparato un rendimiento inaudito. Sus hazañas alcanzaron su punto álgido en febrero de 1938 cuando seis Fortalezas Volantes despegaron de Miami, Florida para iniciar un vuelo de buena voluntad hasta Buenos Aires, Argentina.

El coronel Olds abrió marcha en la etapa más larga del viaje, los 4.312 kilómetros hasta Lima, Perú. Tras haberse visto obligados a volar sobre una tormenta ecuatorial, la destreza de los tripulantes les condujo hasta su objetivo al cabo de quince horas y treinta y dos minutos en el aire. Siete horas más tarde, cinco de los B-17 partían para Buenos Aires; el sexto les siguió tras haber realizado algunos ajustes en las hélices. El largo vuelo sobre las abruptas cumbres de los Andes fue realizado con éxito por todos los aviones a pesar del mal tiempo.

Después de la toma de posesión del Presidente argentino en Buenos Aires los B-17 emprendieron su vuelo de regreso hasta Langley vía de la zona del canal de Panamá. La última etapa desde Panamá puso de relieve la rapidez con que, de ser necesario, podían ser enviados los B-17 a esa zona estratégica.

La instalación de turbocompresores en el B-17 aumentó tanto el rendimiento del avión que la orden inicial para trece aviones se amplió hasta treinta y nueve. En un primer momento los supercompresores se montaron sin éxito en la parte superior de cada motor. Con su subsiguiente instalación entre las góndolas de los motores el techo operacional se elevó hasta los 9.144 metros y la velocidad máxima a 498 kilómetros por hora.

Los B-17 del 2.º Grupo de Bombardeo continuaron realizando proezas bajo el mando del nuevo Cuartel General de la Fuerza Aérea que operaba a las órdenes directas del Estado Mayor del Ejército. Para demostrar su capacidad defensiva y sus posibilidades en la navegación aé-



El teniente coronel Robert Olds, cuarto por la derecha, tras concluir el largo vuelo a Buenos Aires.



El teniente coronel Robert Olds, a la izquierda, ante los mandos de su avión insignia, con el mayor general Delos C. Emmons durante su vuelo de buena voluntad a *Brasil* en noviembre de 1939.

rea tres B-17 despegaron en mayo de 1938 con la misión de interceptar al trasatlántico italiano *Rex* que se dirigía a los Estados Unidos. Con el coronel Olds como primer piloto y el teniente Curtis LeMay, cuyo nombre se tornaría en años posteriores sinónimo del bombardeo estratégico, como navegante, los B-17 localizaron aquel puntito en el oceano a más de 700 millas de las costas de los Estados Unidos.

Al parecer, algunos jefes navales, celosos de la hazaña, se pusieron inmediatamente en contacto con el Estado Mayor e iniciaron una polémica sobre las limitaciones de la jurisdicción defensiva del ejército. Por sorprendente que parezca, a los pilotos del Ejército se les fijó un límite defensivo de 100 millas a partir del litoral norteamericano. Este agravio al programa de bombardeo estratégico quedó rematado con la decisión tomada aquel mismo año por el Departamento de Guerra de no reservar en los presupuestos fiscales de los años 1939 y 1940 cantidad alguna para el bombardeo pesado.

A pesar de los crecientes obstáculos a su desarrollo el B-17 prosiguió batiendo records. En noviembre de 1939 el mayor general Delos C. Emmons, jefe del Cuartel General de la Fuerza Aérea envió al coronel Olds con siete aviones del Grupo a realizar otro viaje de buena voluntad. Esta vez la unidad realizó un vuelo de ida y vuelta a Río de Janeiro con un total de 19.200 kilómetros, contribuyendo así a la celebración del 50 aniversario de la República del Brasil.

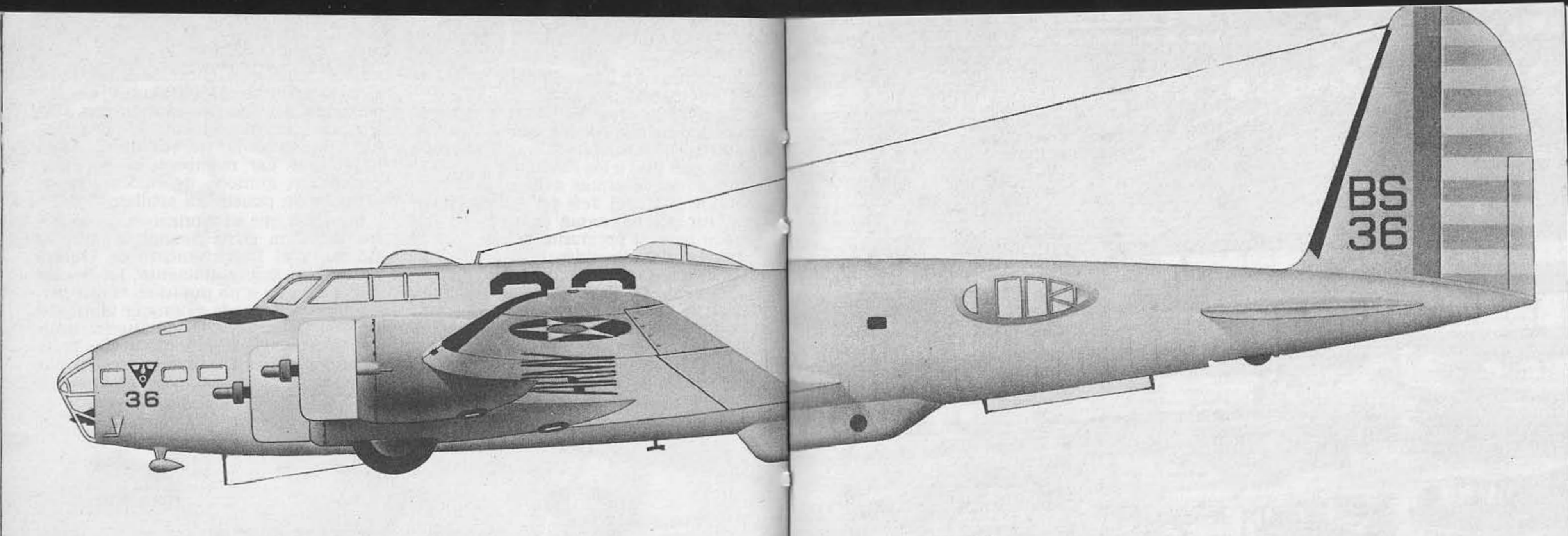
En el período comprendido entre el 29 de julio de 1939 y el 30 de marzo de 1940 fueron entregados al Air Corps los treinta y nueve B-17B y este modelo prosiguió el camino triunfal de su predecesor. Un B-17B pilotado por el coronel Stanley Umstead batió el record de velocidad transcontinental sin escalas el 1 de agosto de 1939, volando de Seattle a Nueva York en nueve horas y catorce minutos a una velocidad media de 524 kilómetros por hora.

En 1938 la crisis de Munich entre el dictador alemán Adolf Hitler y el primer ministro británico Neville Chamberlain incitó aun más a los Estados Unidos a la fabricación de armas defensivas. El general H. H. Arnol, Jefe del Estado Mayor del Air Corps había conseguido un aliado para el programa del B-17 en la persona del Presidente Franklin D. Roosevelt. Contra la decisión del Departamento de Guerra respecto del año fiscal de 1939, el Presidente Roosevelt presionó para que se firmara un contrato de otros treinta y ocho Boeing B-17. Esta versión era el modelo 299H de la Boeing o B-17C del Air Corps. En este modelo quedaron eliminadas las posiciones artilleras acristaladas de los costados del fuselaje que fueron sustituidas por instalaciones encastradas. Subsistió la torreta dorsal pero la ventral fue reemplazada por una instalación a modo de bañera donde ocupaba su puesto un artillero.

Mientras que se fabricaban los modelos B-17C la crisis financiera entre la Boeing y el Departamento de Guerra alcanzó su fase culminante. La Boeing había llegado a un punto en el que perdía dinero con cada avión que fabricaba pero el Departamento de Guerra insistía en señalar que a menos que se redujeran los costes el proyecto tendría que ser abandonado. Sólo la intervención



El presidente Franklin D. Roosevelt y el general Henry H. Arnold, sentado a su lado, llegan al aeródromo de Bolling para examinar unos aviones con destino al *Cuerpo Aéreo del Ejército*.



El bombardero pesado Fortaleza Volante Boeing B-17D.
Motores: **Cuatro Wright R-1820-65 radiales, con 1.200 hp. en el despegue cada uno.** Armamento: **Una ametralladora Browning de 7,62 mm., seis ametralladoras Browning de 12,7 mm. y hasta 4.755 kilos de bombas.** Velocidad: **470 km. por hora a 7.620 m. de altura.** Techo: **10.973 m.** Alcance: **3.840 km. con 1.812 kilos de bombas.** Pesos: vacío/cargado: **11.525-22.491 kilos.** Envergadura: **31,62 m.** Longitud: **20,69 m.** Altura: **4,70 m.** Tripulación: **9.**

Durante la producción del B-17C alcanzó su fase culminante la crítica situación financiera entre la Boeing y el Departamento de Guerra.



personal del general H. H. Arnold permitió salvar el proyecto del B-17 de la Boeing. El coronel Carl Spaatz actuó como representante personal de Arnold en las negociaciones finales entre la Boeing y el Departamento de Guerra y puso las cartas sobre la mesa. «Tenemos que caminar unidos», les dijo, «o será el final del programa del bombardero pesado». Afortunadamente prevaleció su buen sentido y la Boeing recibió el encargo de construir cuarenta y dos B-17D. El modelo B-17D difería muy poco del B-17C; se habían introducido variaciones en los alerones y realizado cambios en el equipo eléctrico.

Cuando en septiembre de 1939 estalló la guerra en Europa, el Air Corps del Ejército de los Estados Unidos poseía veintitrés B-17. El 8 de septiembre el presidente Franklin Roosevelt declaró el estado nacional de emergencia pero ya no había tiempo para que Norteamérica pudiera proporcionar a Gran Bretaña o a Francia aviones suficientes con los que contener la marea de la *blitzkrieg* de Hitler.

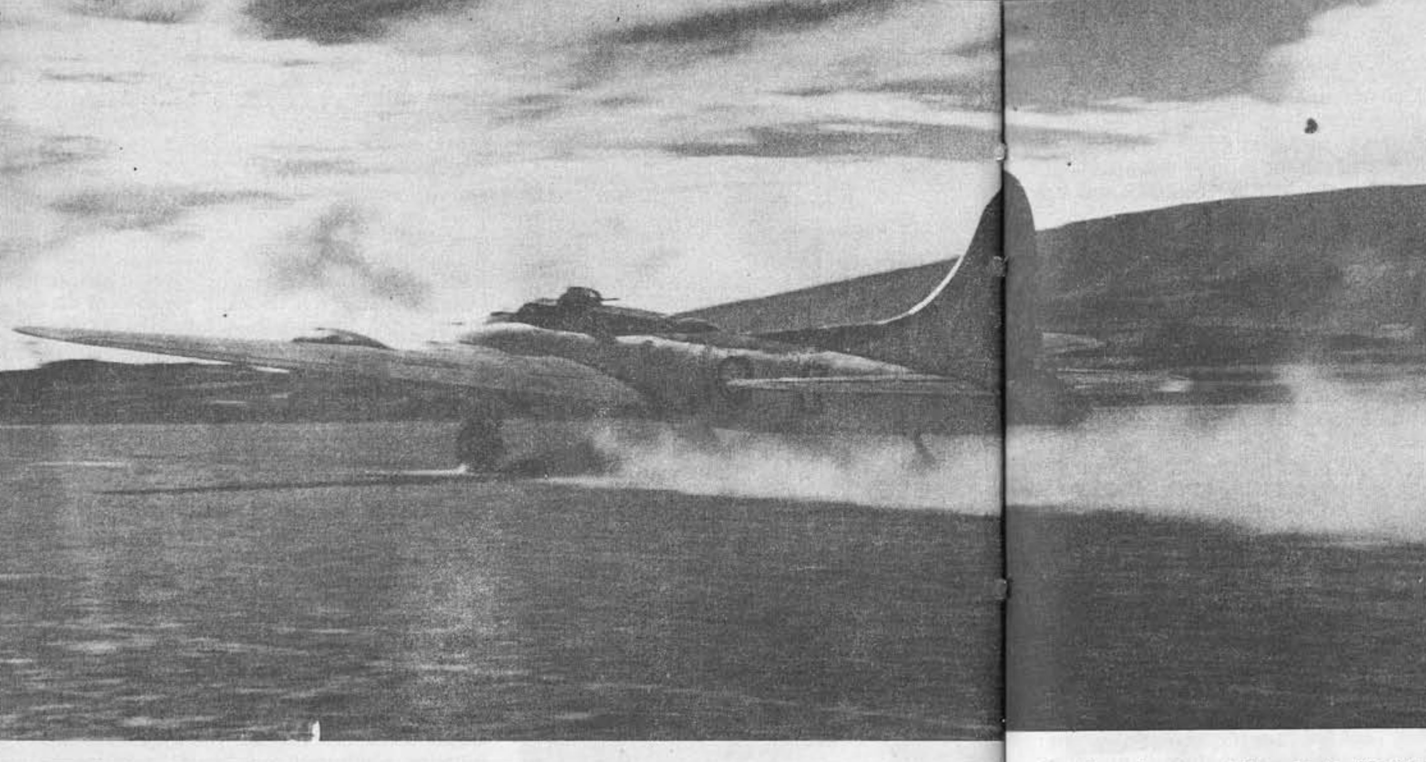
En el fatídico año de 1940 que contempló la caída de Francia y vio a la Gran Bretaña luchar sola contra las huestes alemanas fueron entregados al Air Corps cuarenta B-17 más. Conforme a la Ley de Préstamos y Arriendos de marzo de 1941 se llegó a un acuerdo por el que se enviaron a la Royal Air Force veinte B-17C.

Antes de ser entregadas a la Gran Bretaña, las Fortalezas sufrieron algunas modificaciones. Las ametralladoras del calibre 7,62 milímetros fueron reemplazadas por armas del calibre 12,7 milímetros y los anticuados depósitos de combustible fueron sustituidos por tanques autosellables. A comienzos del verano de 1941 las Fortalezas habían sido trasladadas al otro lado del Atlántico y destinadas al Escuadrón n.º 90 de la Royal Air Force en West Raynham.

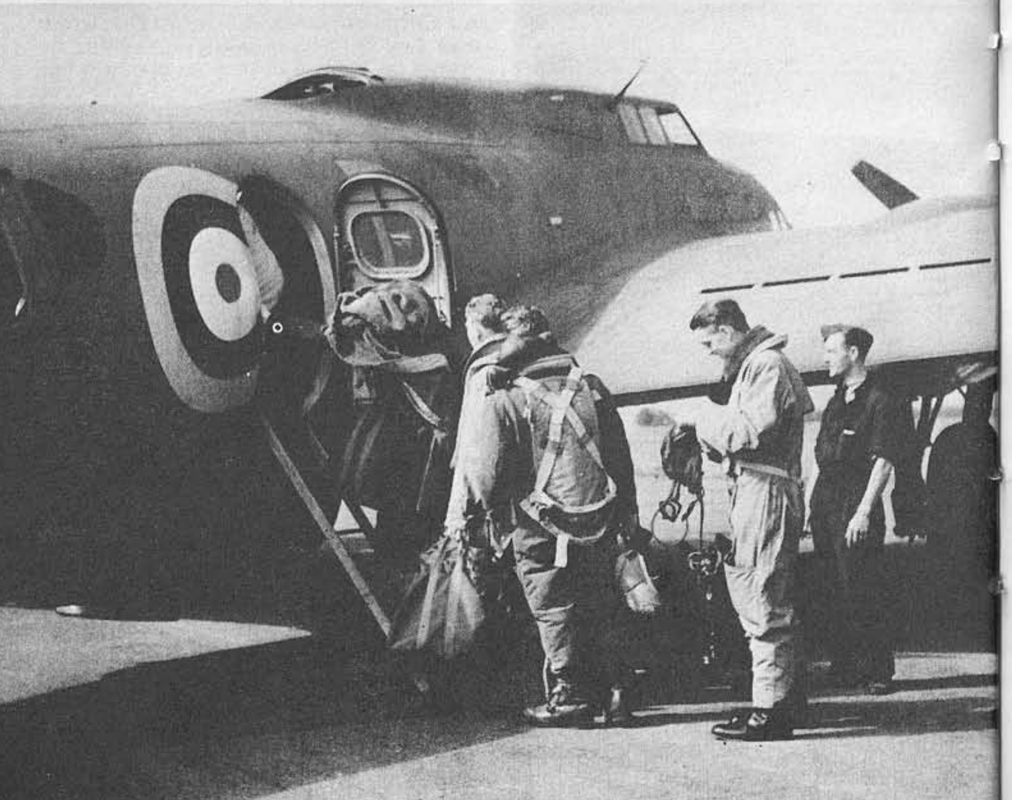
Estas veinte Fortalezas fueron enviadas en un principio con una finalidad de entrenamiento pero el Mando de Bombardeo decidió ver lo que podía hacer el avión norteamericano como bombardero diurno a gran altura.

Las Fortalezas parecieron tener mala suerte desde el comienzo. Uno de los aviones resultó destrozado en su primer aterrizaje en West Raynham y la misión inicial dejó mucho que desear. Tres de estos polimotores partieron para bom-

Los B-17 por fin en producción.



Entre una nube de polvo una Fortaleza del Mando costero despega a la caza de un submarino.



La tripulación de un B-17 sube a bordo rumbo a Brest para un ataque al Gneisenau. **Junio de 1941.**

bardear los cuarteles de la Marina alemana en Wilhelmshaven. Una Fortaleza se vio obligada a dar media vuelta por fallo en los motores mientras que las dos restantes, bombardeando desde una altura de 9.100 metros fallaron por completo el objetivo. Para que aun fuese mayor el fracaso, cuando aparecieron los cazas alemanes los artilleros no pudieron devolver el fuego. Sus ametralladoras se habían quedado completamente congeladas.

El 24 de junio de 1941 el 902 Escuadrón realizó su primera misión «oficial» con las Fortalezas. El objetivo era el crucero alemán *Gneisenau* surto en el puerto de Brest pero bombardeado desde 9.000 metros de altura no sufrió daño alguno. Los cazas alemanes se lanzaron al ataque y aunque no derribaron a ninguna de las Fortalezas una resultó tan gravemente averiada que literalmente se desintegró al aterrizar.

Poco tiempo después se enviaron tres Fortalezas en una misión a Noruega. Mientras volaban en formación sobre Narvik los aviones se vieron sometidos a un ataque enemigo y resultaron derribados. Uno de ellos consiguió aterrizar sobre la panza y sin duda permitió a los alemanes examinar de cerca por vez primera la «cacareada» Fortaleza.

En septiembre de 1941 la Royal Air Force decidió renunciar a las misiones diurnas. El resultado operacional de la Fortaleza I, como fue designada por la RAF, era parco. El Mando de Bombardeo no podía haberse sentido impresionado en manera alguna tras las numerosas misiones suspendidas, los menguados resultados de los ataques y la pérdida de siete aparatos. Las restantes Fortalezas fueron destinadas al Mando Costero para misiones de reconocimiento y persecución de submarinos.

La apresurada utilización del avión, con los numerosos defectos inherentes a los primeros modelos de la Fortaleza y el escaso entrenamiento de las tripulaciones, contribuyeron muy poco a prestigiar su actuación. Algunos de los pilotos elogiaron cálidamente las cualidades aeronáuticas del avión y formularon muchas sugerencias útiles. A pesar de la opinión del Mando de Bombardeo de la RAF, la Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos, como fue conocida a partir de junio de 1941, todavía seguía entusiasmada con la Fortaleza y consideraba que los británicos no la habían proporcionado una auténtica oportunidad.

La guerra llega al Pacífico

Pronto se necesitan refuerzos para las guarniciones norteamericanas en Filipinas, insuficientemente dotadas.



A la vista de la agresión japonesa en el Pacífico y de la grave tensión entre los Estados Unidos y el Japón a lo largo de 1941 resultaba esencial el refuerzo de los escasos efectivos norteamericanos en las Filipinas. Entre las primeras armas mencionadas en la lista de prioridades que era preciso satisfacer figuraba el Boeing B-17. La Fuerza Aérea del Ejército había modificado la mayor parte de sus B-17C para homologarlos con el modelo «D» con variaciones en el equipo eléctrico. Les había añadido armamento y depósitos de combustible autosellables. Estos B-17C permanecieron en su mayoría en los Estados Unidos mientras que los B-17D, más modernos, fueron enviados a las Filipinas.

En septiembre de 1941 nueve B-17 del 19.º Grupo de Bombardeo del 14.º Escuadrón abrieron la ruta de ultramar hasta Luzón, vía Haway. En octubre llegaron a las Filipinas otros 26 B-17 mandados por el Jefe del Grupo, teniente coronel Eugene L. Eubank. El estallido de las hostilidades impidió que llegara un segundo Grupo de Bombardeo destinado a reforzar en diciembre el 19.º Grupo. Esta unidad era la única completa de su género en las Filipinas cuando fueron atacadas las instalaciones de los Estados Unidos en Haway el 7 de diciembre de 1941.

Cuando Pearl Harbour fue agredido en la mañana del 7 de diciembre volaban sobre la zona 12 B-17. Catorce Fortalezas Volantes de los 38.º y 88.º Escuadrones de Reconocimiento venían de California en ruta a las Filipinas. Dos se habían visto obligadas a regresar pero las doce restantes llegaron a Haway en pleno ataque japonés.

La primera de las escuadrillas, al mando del comandante Richard H. Carmichael, se vio sometida a un intenso fuego, no tanto de los aviones japoneses que volaban por las proximidades como de norteamericanos sumidos en un estado de completa confusión a consecuencia de aquel ataque por sorpresa. Los artilleros de las Fortalezas nada pudieron hacer frente a los cazas japoneses que les atacaron porque aquellos B-17 carecían de munición. Por fortuna cinco de estos aviones, de seis de que constaba la primera escuadrilla pudieron aterrizar en aeródromos de la zona mientras que el último logró llegar a tierra indemne en un campo de golf.

La segunda escuadrilla apareció durante un momento de respiro en los ataques y pudo aterrizar aunque una de las Fortalezas resultara gravemente averiada y heridos dos de sus tripulantes. En total, de los doce B-17 que arribaron aquel día sólo se perdió uno por obra de la acción enemiga y tres resultaron gravemente averiados. Teniendo en cuenta el hecho de que se habían visto mezclados en el fragor del ataque japonés fue milagroso que sobreviviera uno solo siquiera.

Cuando se produjo el ataque contra Pearl Harbour las escasas fuerzas de Luzón estaban ya en pie de guerra. El general Douglas MacArthur, jefe de todas las fuerzas armadas norteamericanas y filipinas en las islas, había ordenado previamente que los treinta y cinco B-17 del 19.º Grupo de Bombardeo se desplazaran a la isla de Mindanao con objeto de sustraerse a un ataque enemigo por sorpresa cuando estuvieran en tierra. Sin embargo, en la mañana del 8 de diciembre sólo se habían trasladado 16 de las Fortalezas Volantes que integraban los Escuadrones 14.º y 93.º.

Cuando en las Filipinas supieron que Pearl Harbour había sido agredido, los restantes B-17 destacados en Clark Field, muy cerca de Manila, se dispusieron a realizar una misión de bombardeo de represalia contra las bases aéreas niponas en la isla de Formosa. Por sorprendente que parezca, cuando el jefe de las Fuerzas Aereas en Extremo Oriente, general Lewis Brereton regresó tras su entrevista con el general Mac Arthur declaró a sus oficiales que no estaba autorizado a atacar hasta que hubiesen sido agredidas las fuerzas norteamericanas en las Filipinas.

Los cazas norteamericanos se hallaban en completo estado de alerta e iniciaron misiones de intercepción en las primeras horas de la mañana del 8 de diciembre pero no llegaron a establecer contacto alguno. Temiendo que los B-17 fueran atacados en tierra, el comandante David R. Gibbs, que desempeñaba la jefatura del 19.º Grupo mientras que el coronel Eubank se encontraba en el Cuartel General de Manila, ordenó a los bombarderos que despegaran hacia las 8,30 de la mañana. Uno tras otro, los grandes aviones abandonaron la base y en su mayoría comenzaron a describir círculos en torno al monte Arayat, cerca de Clark Field.

Mientras tanto, el coronel Eubank regresaba a toda velocidad a Clark Field con la orden de que sus B-17 bombardearan y atacaran las bases japonesas en Formosa. Durante más de dos horas



El mayor Eugene L. Eubank que como teniente coronel mandó en Filipinas el 19º Grupo de Bombardeo.

las Fortalezas sobrevolaron las verdes montañas de Luzón y por fin, hacia las 10,30 de la mañana, empezaron a aterrizar para repostar de combustible y cargar las bombas.

A las 12,30 las tripulaciones del 19.º Grupo de Bombardeo todavía seguían concentradas en las salas de instrucción recibiendo las últimas indicaciones para su misión contra Formosa. A consecuencia de un fallo en las comunicaciones no había en aquel momento cazas que sobrevolaran Clark Field. Los equipos de mantenimiento trabajaban febrilmente colocando las bombas en los B-17 mientras que los P-40 del 20.º Escuadrón de Cazas se alineaban para el despegue. A las 12,35 el primero de los P-40 soltó sus frenos y comenzó a correr por la pista. Entonces empezaron a gemir las sirenas de alarma y la atención de todos los hombres que se hallaban en la base se concentró en la parte septentrional del cielo.

A gran altura sobre las montañas aparecieron, una tras otra, dos «V» perfectas, integradas cada una por veintisiete bombarderos japoneses. Cuando la formación se aproximó lentamente a Clark Field comenzaron a distinguirse los puntitos de los cazas que los escoltaban. Sólo cuatro de los P-40 consiguieron remontar el vuelo antes de que se iniciara el bombardeo de la pista.

Las bombas de las dos oleadas de atacantes nipones destruyeron cinco P-40 que trataban de despegar y cinco más que calentaban motores en la cabecera de pista. Las instalaciones terrestres sufrieron graves daños pero fueron escasos los que padecieron los B-17 alineados a un costado de la pista. Mas el optimismo por lo que a los bombarderos se refiere, duró muy poco. Los Ceros japoneses descendieron para ametrallar y realizaron un excelente trabajo. Cuando lo concluyeron no quedaba en el aeródromo ni un solo avión capaz de despegar. Los B-17, con la excepción de dos o tres, se hallaban completamente destruidos. Y esos dos o tres estaban tan gravemente averiados que jamás llegaron a intervenir en acciones bélicas.

El avión del teniente Earl Tash se vio envuelto en el primer combate aéreo entre un B-17 norteamericano que pudo devolver el fuego a un avión enemigo un caza nipón. La llegada de Tash a Clark Field, procedente de su base de Del Monte, en Mindanao fue tan oportuna como la de los B-17 que arribaron unas horas antes a Pearl Harbour. En un primer momento los artilleros de las Fortalezas creyeron que sus atacantes eran cazas norteamericanos pero el fuego antiaéreo de Clark Field y los tres cazas que atacaron en picado hicieron modificar su opinión.

Tash hizo descender su Fortaleza al nivel de las copas de los árboles cuando los Ceros empezaron a atacarle. La debilidad del B-17D fue patente desde el principio. Los Ceros atacaron por la cola y los artilleros no pudieron alcanzarlos con sus ametralladoras. La primera ráfaga de fuego enemigo cortó los cables de los alerones y averió una de las hélices. Resultó herido el sargento Bigin, el bombardero que manejaba una de las ametralladoras de los flancos. Los únicos disparos afortunados que pudieron realizar los norteamericanos fueron obra del soldado de primera Norgaard, instalado en la torreta superior. Pero el Cero alcanzado prosiguió su vuelo. Por fortuna, el B-17 consiguió mantenerse en el aire y el teniente Tash hizo que regresara a Del Monte aquella misma tarde.

Un B-17 destrozado durante el ataque japonés a Pearl Harbour, 7 de diciembre de 1941.



El general Douglas MacArthur, jefe de las fuerzas norteamericanas y filipinas en aquellas islas.

En el primer día de la guerra la potencia del 19.º Grupo de Bombardeo había quedado reducida a la mitad. El hecho de que los aviones supervivientes se hallaran en Mindanao, mucho más al Sur, no contribuyó precisamente a aliviar la situación. Clark Field no era una base segura de operaciones y las misiones contra los japoneses que invadían Luzón tendrían que proceder de Mindanao porque Clark Field servía sólo como base de escala.

En la tarde y en la noche del 9 de diciembre los B-17 volaron de Mindanao a Luzón con la esperanza de que al día siguiente podrían bombardear las instalaciones japonesas en Formosa. Pero la situación en Filipinas les obligaría a actuar de otra manera. Las fuerzas navales niponas se habían situado frente a la costa de Vigan, al Noroeste de Luzón, en apoyo de los desembarcos en aquella zona. La fuerza más importante que pudo lanzarse al combate en la mañana del 10 de diciembre fue la constituida por cinco B-17 del 93.º Escuadrón de



Un B-17 despega para realizar un vuelo de patrulla sobre el Pacífico.

Bombardeo bajo el mando del mayor Cecil Combs. Cada uno de estos aviones llevaba una carga de veinte bombas de demolición de 45 kilos cada una. Con esta escasa potencia habían de atacar a los transportes de soldados japoneses.

Los B-17 llegaron sobre sus objetivos a una altura de 3.650 metros y procedieron a descargar sus bombas. Las tripulaciones aseguraron haber hecho algunos blancos pero sus afirmaciones resultan dudosas. Este fue otro de los primeros fiascos de los B-17 en el Pacífico. En tan pequeño número y a tal altura era imposible que aquellos bombarderos pudieran establecer un plan de ataque eficaz contra navíos enemigos. Durante todas sus acciones en el Pacífico las Fortalezas no llegarían a verse libres de los inconvenientes que ofrecía este tipo de ataque.

Combs y todos sus B-17 regresaron sanos y salvos a Clark Field donde las Fortalezas del 14.º Escuadrón de Bombardeo eran enviadas una tras otra al ataque contra la fuerza naval situada frente a Vigan. El temor a un contraataque nipón impidió a Combs enviar a sus aviones a otra misión de bombardeo. Así regresaron a Del Monte tan rápidamente como les fue posible.

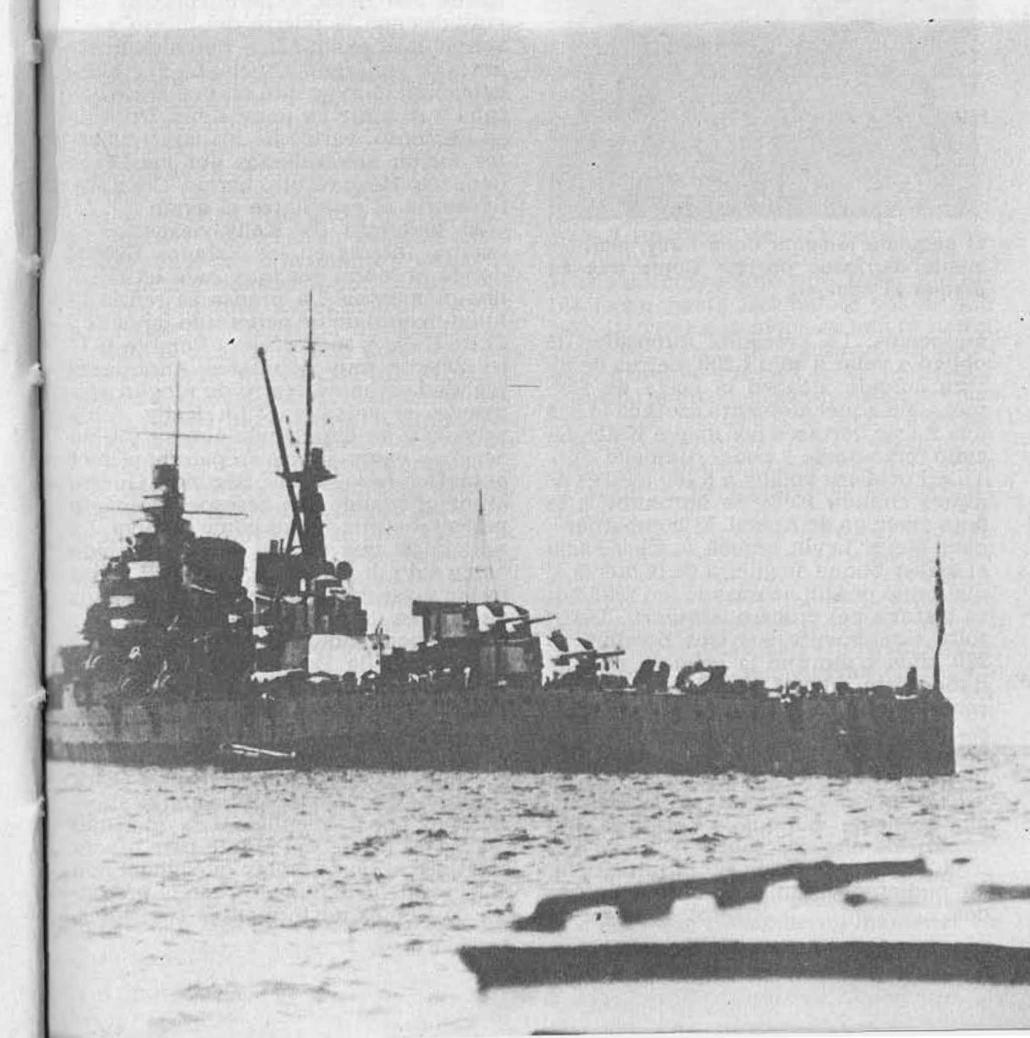
Tres de los B-17 del 14.º Escuadrón que partieron uno tras otro fueron los pilotados por el capitán Colin Kelly y los tenientes Schaetzel y Montgomery. Cuando sonó la alarma aérea en Clark Field los aviones estaban siendo cargados con bombas de 270 kilos y los aparatos de Kelly y de Montgomery tuvieron que despegar antes de completar su carga. Schaetzel llevaba ocho de aquellas grandes bombas mientras que Kelly sólo tenía tres y Montgomery una.

Montgomery se dirigió hacia la concentración naval situada frente a Vigan, lanzó su única bomba y regresó a Clark Field. Allí cargó bombas de demolición de 45 kilos que lanzó contra los buques situados frente a Aparri, en el extremo septentrional de Luzón. Al regresar de nuevo hacia Clark Field se le ordenó dirigirse hacia Del Monte pero tropezó en el camino con una fuerte tormenta. Montgomery voló hasta agotar todo su combustible y entonces se posó en el mar frente a Zamboanga.

Schaetzel atacó desde unos 7.600 metros de altura los transportes de tropas situados frente a Aparri. Su bombardeo fue realizado entre los claros de las nubes por lo que no hubo manera de estimar sus resultados. Apenas había abandonado el objetivo su B-17 fue interceptado por cuatro Ceros nipones. Pudo escapar picando violentamente hasta penetrar en un banco de nubes. Aunque el avión sufrió daños considerables consiguió aterrizar en San Marcelino, en la costa occidental de Luzón.

El capitán Colin Kelly siguió su propia ruta hacia el Norte. Tras sobrevolar la fuerza japonesa de Vigan pasó sobre el grupo naval situado frente a Aparri, localizando a cierto número de buques japoneses. Kelly prosiguió su vuelo hacia el Norte tratando de hallar un portaviones cuya presencia había sido

El crucero japonés Ashigari.





El segundo teniente Colin Kelly, ulteriormente derribado por los Ceros tras su ataque al Ashigari.

anunciada. La creciente nubosidad le obligó a volar a sólo 1.200 metros de altura cuando alcanzó la costa de Formosa. En aquel momento azotaba la isla una fuerte borrasca por lo que Kelly decidió remontarse y poner rumbo al Sur.

La Fortaleza volaba a 6.100 metros de altura cuando Kelly se aproximó a la flota enemiga de Aparri. El bombardero, cabo Meyer Levin, enfocó su visor hacia el mayor buque de guerra de la fuerza al que tomó por un acorazado (en realidad se trataba del crucero *Ashigari)*. Levin soltó visualmente sus tres bombas de 270 kilos y vio que la primera se quedaba corta, que la segunda caía muy cerca de uno de los costados de la nave y que la tercera alcanzaba su torreta posterior. El humo brotó inmediatamente del objetivo y poco después se hizo visible sobre el mar una gran mancha de aceite. Aunque la Fortaleza describió dos círculos sobre el buque sus tripulantes, por culpa de la humareda, no pudieron estimar los daños causados.

Llenos de alegría, los aviadores pusieron rumbo a Clark Field, convencidos de que habían hundido o averiado seriamente un acorazado nipón. Entonces aparecieron los Ceros. Seis de ellos descendieron zumbando como avispas enfurecidas. Su primera pasada hizo estallar el tablero de instrumentos frente al rostro del capitán Kelly, hirió a uno de los artilleros y decapitó al radiotelegrafisca, sargento Delehanty.

En la segunda pasada fueron alcanzados los tanques no autosellables de combustible y prendió el fuego en el ala izquierda. Tras la tercera pasada quedaron cortados los cables de los elevadores y la Fortaleza inició un violento picado. Kelly consiguió estabilizar el avión y dio la orden de abandonarlo. Los supervivientes de cola saltaron inmediatamente pero Levin y el navegante, teniente Joe Bean, experimentaban dificultades con la puerta del morro y tuvieron que examinarla detenidamente antes de conseguir abrirla. La Fortaleza estalló en el momento en que Bean saltaba y se abría su paracaídas. Durante su descenso, varios de los supervivientes fueron ametrallados por los Ceros, pero sólo Bean resultó herido. Colin Kelly murió al estrellarse el avión.

El heroísmo de Kelly despertó un enorme interés en los Estados Unidos donde la moral era muy baja en aquellos momentos. La prensa se refirió al hundimiento de un acorazado japonés y Colin Kelly y su Fortaleza Volante B-17 se hicieron muy populares. Aunque en realidad no había destruido ningún acorazado, el valiente Colin Kelly había salvado a su tripulación con su última acción y había dado a su país su primer auténtico héroe de la Segunda Guerra Mundial cuando tan desesperadamente necesitaba una figura como la suya. La noticia de que un moderno acorazado había sido destruído por un B-17 fue la mejor inyección de optimismo para los defensores de aquel bombardero.

Las operaciones en las Filipinas del 19.º Grupo de Bombardeo se estaban acercando rápidamente al final. Tras el desembarco de los japoneses en diferentes puntos de la isla de Luzón al Grupo le resultaba ya imposible tratar de seguir empleando por más tiempo Clark Field puesto que tropezaba con la superioridad aérea enemiga. Las misiones realizadas desde Del Monte para atacar objetivos al Norte tenían que luchar con el factor de la distancia y con la presencia de frentes de tormentas tropicales.

El 12 de diciembre el mayor Emmet O'Connell dirigió una misión de seis aviones contra los buques situados frente a Vigan. Regresaron con éxito a la base pero, al parecer, sin haber logrado resultados relevantes. Dos días más tarde otras seis Fortalezas Volantes partieron para atacar una fuerza nipona de desembarco frente a Legazpi en el Luzón meridional. Esta fuerza estaba destinada a presionar aun más a la de MacArthur, empujándola hacia la península de Bataan, al Oeste.

La misión empezó mal. El avión del teniente Conally, que mandaba la operación, sufrió un reventón y no consiguió despegar. Tomó entonces el mando el teniente Coats pero poco después de despegar tanto él como el tercer piloto del trío de cabeza, teniente Ford, se vieron obligados a regresar a Del Monte por averías en los motores.

Las tres Fortalezas que prosiguieron el vuelo hacia Legazpi eran las de los tenientes Wheless, Vandevanter y Adams. Un frente de tormentas las separó y cada uno de los aviones continuó en solitario hacia el objetivo. Wheless se vio obligado a perder altura por obra del tiempo y las otras dos Fortalezas llegaron al objetivo algo antes que él.

Adams y Vandevanter llegaron hasta aquel punto con sólo minuto y medio de diferencia y bombardearon desde 6.400 metros de altura. En el momento de su arribada, la tripulación de Adams denunció el ataque de seis Ceros. Su primera pasada hirió a dos tripulantes y obligó a la Fortaleza a realizar un violento picado para buscar la protección de las nubes. Cuando el B-17 emergió de aquel banco dos de sus motores estaban averiados; el avión presentaba además numerosos impactos. Adams consiguió realizar un aterrizaje de fortuna en la isla de Masbate pero él y los suyos tardaron semanas en regresar a Del Monte.

Milagrosamente Vandevanter consiguió realizar tres pasadas sobre los buques japoneses situados frente a Legazpi y escapar entre las nubes sin sufrir bajas ni daños. Sin embargo su presencia sirvió para que a su llegada el avión de Wheless se encontrara metido en un auténtico avispero.

La Fortaleza de Wheless arribó a la zona del objetivo a sólo 3.000 metros de altura y; comenzaba a realizar una pasada sobre seis transportes de tropas situados ante la costa cuando descendieron sobre la aeronave dieciocho cazas japoneses. Dos de los Ceros se situaron a cola mientras que otros dos atacaban los flancos. Estos fueron rechazados pero no antes de que hubieran matado al radiotelegrafista, el soldado de primero Killin. Los dos Ceros de cola acribillaron literalmente la Fortaleza.

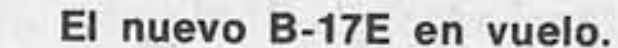
Otros Ceros se unieron al ataque cuando el B-17 inició el vuelo de regreso. Los dos artilleros de los costados estaban heridos pero otros tripulantes ocuparon sus puestos mientras que Wheless hacía girar los mandos de uno a otro lado para permitir a los artilleros apuntar con sus armas a los cazas enemigos que atacaban por detrás desde donde no era posible responder a su fuego.

Al cabo de media hora el B-17 no tenía ya ametralladoras en servicio en su parte posterior y todo lo que la tripulación podía hacer era aguardar una muerte casi segura. Sin embargo, la tozuda Fortaleza no cedió. Los pilotos japoneses se habían quedado sin municiones y estaban atónitos ante el hecho de que todavía volara aquel B-17. Después y de mala gana abandonaron la persecución y desaparecieron hacia el Norte.

El motor número 1 no funcionaba. El tanque del número 4 había sido agujereado y había perdido todo su combustible. La mayoría de los mandos no respondían y el avión parecía un coladero. Wheless comprendió que sería imposible llegar hasta Del Monte por lo que hizo aterrizar a su avión en una pequeña pista fortificada de Cagayan. La aeronave irrumpió a través de los parapetos y patinó sobre sus deshinchadas ruedas hasta que los frenos la inmovilizaron. Pareció encabritarse por un momento y luego, lentamente, su cola se asentó en el suelo y la tripulación escapó del avión.

El 17 de diciembre partieron de Filipinas rumbo a Darwin, en Australia, los primeros seis de los catorce B-17 supervivientes del 19.º Grupo de Bombardeo. Sin medio de obtener refuerzos, abastecimientos ni recambios era ya imposible que las Fortalezas siguieran operando. Las fuerzas del general MacArthur en Luzón sólo podían librar ya una acción dilatoria contra efectivos abrumadores. Era sólo cuestión de tiempo la invasión de la isla de Mindanao que haría indefendible la base de Del Monte y significaría el peligro de que los aviones cayeran en poder del enemigo.

Los hombres del 19.º Grupo habían hecho cuanto les fue posible con los pocos B-17 que consiguieron mantener en


El nuevo B-17E en vuelo.

el aire bajo las más duras condiciones. En sus combates contra los japoneses las tripulaciones habían aprendido inapreciables lecciones. Ya había nuevos B-17E listos para salir de los Estados Unidos. Estos aviones se hallaban equipados con tanques de combustible autoobturados y su cola era considerablemente más grande. La innovación más importante eran las dos posiciones artilleras de cola, cada una dotada con dos ametralladoras del calibre 12,7 milímetros. Aunque no se reforzarían en fecha inmediata las tripulaciones del 19.º Grupo de Bombardeo, éstas tendrían al menos una oportunidad de pelear cuando llegaran a Australia.



Fortalezas Volantes en Batchelor Field en Australia.

Segunda fase en la guerra del Pacífico

Los japoneses desembarcan en Mindanao sin hallar resistencia. Diciembre de 1941.



Las catorce Fortalezas B-17 que se reunieron el 20 de diciembre en Batchelor Field, cerca de Darwin, Australia, constituían por entonces toda la fuerza agresiva de los aliados en el Pacífico. A esos aviones les correspondía la realización de las misiones de ataque que sería posible ejecutar en muy difíciles condiciones. Los B-17 habían abandonado Del Monte en el momento oportuno: cuando los últimos B-17 aterrizaban en Batchelor el día 20 los japoneses hacían desembarcar sus tropas en Davao, Mindanao.

El capitán Cecil Combs dirigió a nueve Fortalezas en la mañana del día 22 durante el largo desplazamiento hasta las Filipinas. Afortunadamente, ninguno de los aviones se vio obligado a renunciar a la misión y la formación de bombarderos se presentó sobre Davao en el momento previsto. Mientras que realizaban sus pasadas de ataque a 6.400 metros de altura pudieron advertir que el puerto estaba repleto de buques. Divisaron transportes de tropas, destructores, cruceros y un acorazado. Las bombas fueron lanzadas en un claro de las nubes sin que pudieran apreciar su resultado pero eventualmente se supo que habían hundido un petrolero de 10.000 toneladas.

Los B-17 pusieron rumbo a Del Monte cuando ya se hacía de noche y todos consiguieron aterrizar sin daños antes de que estallara una tormenta. Al llegar, el capitán Combs se encontró con la orden de bombardear a la mañana siguiente los transportes de tropas enemigas surtos en los puertos del golfo de Lingayan. Los equipos de tierra trabajaron febrilmente para rebastecer los aviones pero para las tres de la mañana sólo seis de éstos se hallaban listos para el despegue.

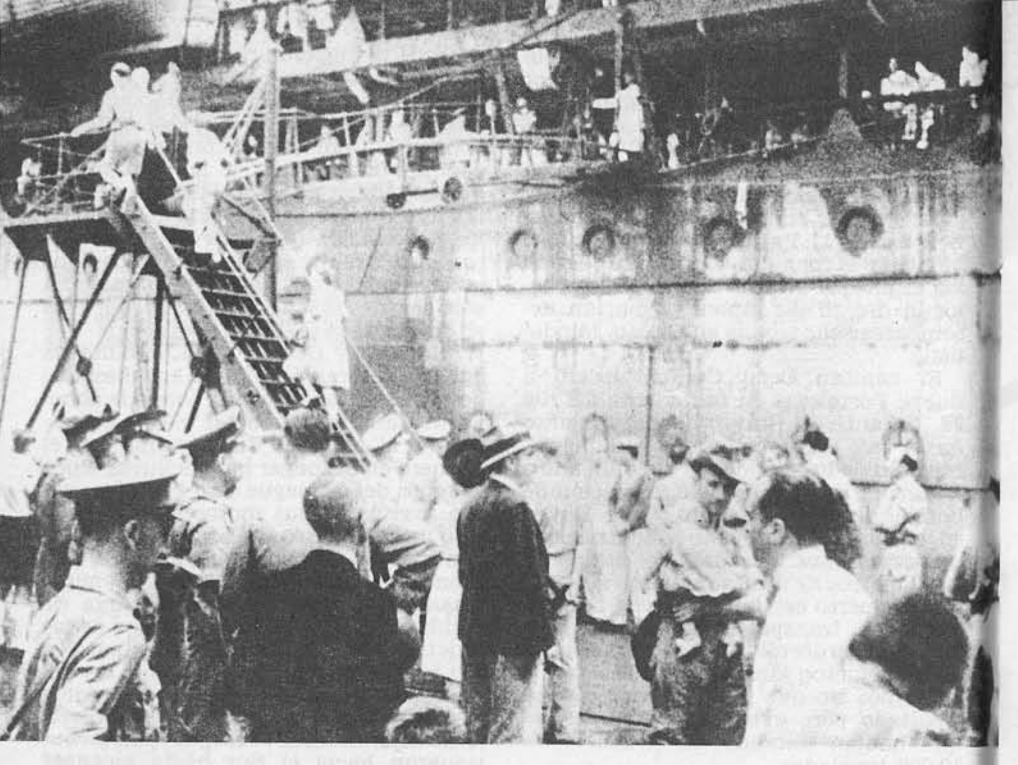
El avión de Combs tenía dificultades en sus motores y no pudo encabezar el despegue en las primeras horas de aquella mañana de forma tal que le correspondió al teniente Elmer Parsel ser el primero en despegar bajo la lluvia. Poco después del despegue otra Fortaleza sufrió averías en sus motores por lo que sólo fueron cuatro los bombarderos que continuaron hasta Lingayan. Allí sorprendieron por completo al enemigo. Cuando lanzaron su terrible carga de bombas de 135 y 45 kilos el fuego de las ametralladoras antiaéreas empezó a puntear el cielo y, de mala gana, los Ceros enemigos trataron de interceptar a los aviones norteamericanos. Las Fortalezas dejaron atrás el fuego nipón y continuaron hacia el Sur hasta alcanzar Ambon, en las Molucas meridionales, donde los holandeses tenían un pequeño aerodromo.

Las Fortalezas que se habían quedado en Del Monte despegaron aquel mismo día y dos de ellas, incluyendo la del capitán Combs, bombardearon objetivos en su camino de regreso a Batchelor Field.

Al tiempo que los japoneses de la isla de Luzón empujaban lenta pero firmemente a las tropas de MacArthur hacia la península de Bataan donde libraría la última batalla, otras fuerzas del enemigo se desplazaban por el Sudeste asiático. En el bastión de Singapur los soldados británicos combatían en las últimas trincheras mientras que los japoneses se disponían a invadir las Indias Orientales Holandesas.

Cuando el general Lewis Brereton inspeccionó la fuerza de bombardeo que podía ser dedicada a la defensa de las islas holandesas y que tenía su base en Java advirtió que sólo podía disponer de los catorce B-17 del 19.º Grupo de Bombardeo. De esta pequeña fuerza sólo once de los aviones consiguieron llegar hasta Java.

El 19.º fue dispuesto a las órdenes del



El personal civil es evacuado de la fortaleza de Singapur antes de la irrupción de los japoneses.

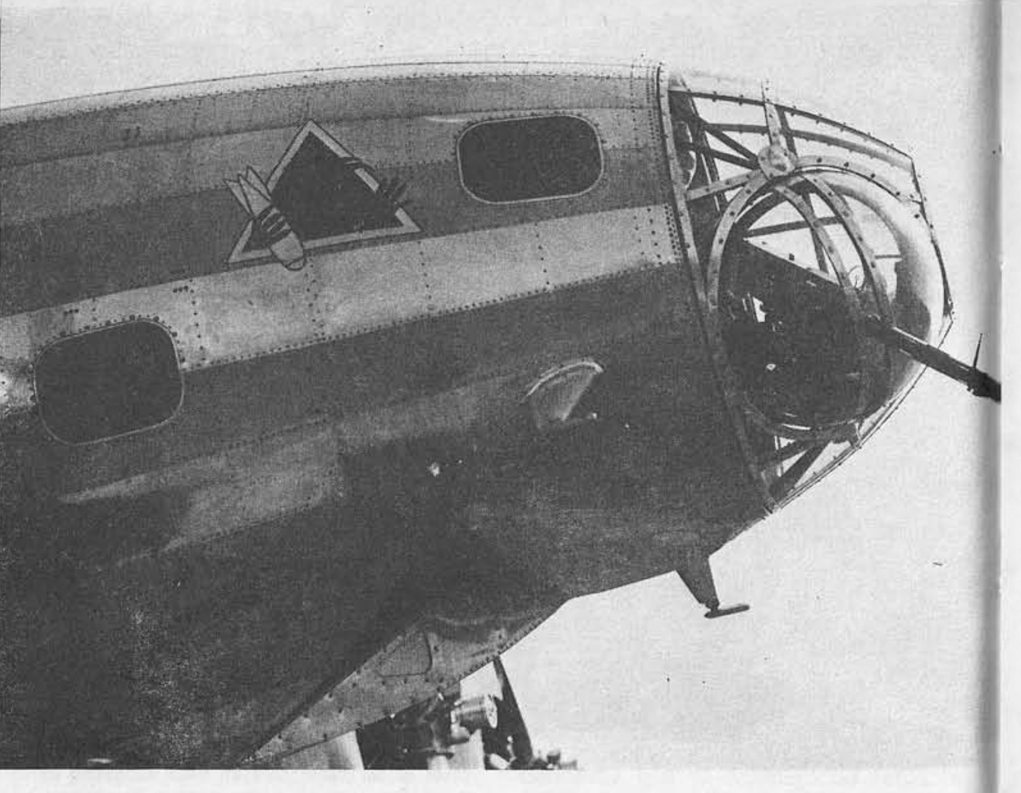
capitán Combs y situado en excelentes acantonamientos holandeses del aeródromo de Singosari, a diez kilómetros de Malang. El 2 de enero de 1942 Combs condujo a ocho de sus B-17 hasta otra base holandesa, la de Samarinda, en Borneo, desde donde partirían para atacar a la flota enemiga en Davao.

Las tripulaciones de las Fortalezas aterrizaron a la perfección en aquella pista abierta en la jungla pero se vieron obligadas a pasar la noche abasteciendo los aviones con barriles de 208 litros y cargando a mano en cada uno de los aparatos cuatro bombas de 240 kilos. A las cinco de la mañana siguiente las agotadas tripulaciones despegaron para iniciar el vuelo de 1.340 kilómetros hasta Davao. Un B-17 sufrió una avería mecánica mientras que las restantes Fortalezas se elevaron con seguridad y pusieron rumbo al objetivo.

Con un cielo claro los bombarderos se presentaron sobre la zona indicada a 7.620 metros de altura. La disposición de la flota japonesa en el golfo de Davao denotaba que el enemigo no tenía la menor sospecha de que pudiera ser atacado. Allí estaban un acorazado, varios cruceros, cierto número de destructores y doce submarinos entre gran cantidad de buques más pequeños. Los B-17 sobrevolaron el objetivo con un minuto de intervalo y contaron muchos impactos en los buques de allá abajo. Cuando los Ceros se presentaron para atacarlos ya era demasiado tarde para que pudieran alcanzar la altura de los bombarderos antes de que éstos desaparecieran. Todos los B-17 aterrizaron indemnes en Samarinda a las 14,30. Esta fue una de las más afortunadas misiones de bombardeo de los primeros días de la guerra en el Pacífico.

Para mediados de enero los hombres del 19.º Grupo habían sido reforzados por las tripulaciones y por los nuevos B-17E del 7.º Grupo de Bombardeo. Estos aviones, junto con algunos Consolidated LB-30 que fueron asignados a la unidad cuando no fue posible alcanzar la cuota fijada de B-17, obtuvieron una espléndida bienvenida de los hombres del 19.º Apenas podían dar crédito a sus

Evolución del B-17.



Primer plano de la torreta del morro.

ojos cuando examinaban las nuevas fortalezas con sus torretas autoasistidas de la parte superior e inferior y sobre todo con la nueva posición artillera de cola dotada de dos ametralladoras gemelas del calibre 12,7 milímetros.

Los nuevos aviones entraron en acción inmediatamente cuando dos de las nuevas Fortalezas junto con tres LB-30 fueron enviados a atacar los buques japoneses situados en Menado, en las Célebes septentrionales. El 16 de enero los aviones hicieron escala en Kendari y al día siguiente despegaron para bombardear los objetivos enemigos en Menado. Allí los B-17 y los LB-30 sufrieron un fuerte ataque de los cazas Ceros.

Los B-17 que pilotaban el mayor C. F. Necrason y el teniente J. L. Dufrane acaban de realizar una pasada sobre cuatro transportes enemigos cuando fueron acosados por quince Ceros. Aunque ambas Fortalezas resultaron gravemente alcanzadas y aunque fueron heridos varios de sus tripulantes, las ametralladoras de cola trabajaron espléndidamente. Los pilotos de los Ceros realizaron su habitual ataque por la cola y a los artilleros de esta posición en el avión de Necrason se les reconoció oficialmente el derribo de cuatro aparatos. El artillero de cola originario derribó dos antes de ser herido y el que le sustituyó se anotó otros dos en plena batalla aérea.

Ambos B-17 se vieron obligados a hacer aterrizajes de emergencia en Kendari, donde fueron ametrallados por los Ceros. Necrason despegó en pleno ataque y consiguió escapar, pero la Fortaleza pilotada por Dufrane resultó tan gravemente averiada que hubo de ser abandonada.

El 24 de enero el mayor S. K. Robinson condujo su 7.º Grupo de Bombardeo a Balikpapan, en Borneo, y consiguió alcanzar a dos transportes enemigos en una de las misiones más fructíferas realizadas por la nueva unidad con base en Java. Los Ceros aparecieron de nuevo y cinco de ellos resultaron derribados, en su mayor parte y según se recoconoció oficialmente por obra de los artilleros de cola.

Mientras que esta nueva posición artillera obtuvo un gran éxito, la también nueva torreta ventral de control remoto fue un completo fracaso. Esta posición exigía que el artillero se situara tumbado boca abajo en el suelo del avión y que observara a través de un espejo con las armas a su espalda. Esta torreta jamás funcionó satisfactoriamente. En unos casos era intermitente utilizada por los miembros de la tripulación, tan sólo para hacer saber al avión enemigo que existía una posición artillera ventral y en otros fue totalmente eliminada del aparato. En este último caso el B-17 así modificado ganó en alcance y en velocidad y nada perdió, puesto que nada valioso ofrecía al avión aquella torreta. En una ulterior fase de la guerra esta posición artillera sería reemplazada con la torreta Sperry, precisa, rápida y muy eficaz.

Las Fortalezas del 7.º y del 9.º continuaron hasta febrero de 1942 atacando en pequeñas formaciones objetivos de Borneo. El 7.º perdió a su jefe, el mayor Robinson, en una misión a Balikpapan el 28 de enero, cuando su avión fue atacado por quince Ceros; su sucesor, el mayor Straubel, murió a consecuencia de las quemaduras recibidas el 2 de febrero, cuando se estrelló su avión. Y el día 3 los japoneses atacaron en bloque, con bombarderos y cazas, contra Soerabaja, Madionen y Malang. Cutro B-17 quedaron destruidos en tierra y un quinto fue derribado cuando trataba de despegar del aeródromo de Malang.

Cuando los B-17 llegaron a Balikpapan el 5 de febrero, los pilotos de los Ceros realizaron un cambio de táctica. No se atrevían ya a desafiar el emplazamiento de cola de los nuevos B-17, pero habían descubierto un punto débil en la posición del morro. La torreta superior no era suficientemente rápida como para seguir a los cazas que se dirigían contra el avión y la única ametralladora del calibre 7,62 milímetros instalada en el morro resultaba demasiado ligera. Esta debilidad proseguiría no sólo en las sucesivas intervenciones de las Fortalezas en el Pacífico, sino que se convertiría en tema de debate durante operaciones en Europa en fases ulteriores de la guerra.

Mientras que el día 5 los pilotos de los Ceros todavía parecían ensayar la táctica de los ataques al morro y sólo ocasionaron escasos daños, el 8 optaron decididamente por este sistema. Nueve B-17 del 7.º Grupo recibieron la misión de bombardear el aeródromo de Kendari, desde donde procedían la mayor parte de los ataques enemigos contra Java. Un bombardero se vio obligado a retirarse antes de llegar al objetivo y las ocho Fortalezas restantes fueron interceptadas sobre el mar por nueve Ceros cuando volaban a sólo 4.200 metros de altura.

Esta vez los pilotos japoneses demostraron su habilidad con un ataque frontal coordinado. Los aviones atacaron en grupos de tres, uno contra el morro, otro desde un cuarto lateral y un tercero desde abajo para acosar el vientre de cada Fortaleza. El capitán Dufrane concentró su formación, pero a la segunda pasada de los Ceros éstos se cebaron en su avión. Del B-17 empezaron a brotar las llamas y el avión entró en barrena. Seis paracaídas se abrieron sobre el mar antes de que estallara el avión. Entonces los Ceros picaron para ametrallar los paracaídas.

En pasadas subsiguientes derribaron otra Fortaleza y averiaron gravemente a dos más. Uno de los B-17 entró en barrena y varios de los tripulantes abandonaron la aeronave antes de que el piloto, teniente Lindsey, pudiera enderezarla. Durante esa costosa misión, en la que ni siquiera pudieron llegar hasta su objetivo las Fortalezas, se perdieron dos B-17 y diecinueve tripulantes.

Los valientes del 7.º y del 19.º Grupos de Bombardeo siguieron combatiendo en el aire contra el avance japonés hasta el mismo final de Java. Una vez más los medios de que disponían los norteamericanos eran demasiado reducidos y llegaron demasiado tarde. Los mecánicos hicieron cuanto pudieron para conseguir que volaran los B-17, pese a la escasez de abastecimientos y de piezas de recambios. Todos los miembros de los grupos vivían bajo la constante amenaza de los bombardeos y de los ametrallamientos; la mayoría de los B-17 que se perdieron durante la campaña de Java resultaron destruidos en el suelo. De los sesenta y un B-17 y LB-30 de que se disponía en Java, veintiséis se perdieron a consecuencia de bombardeos y de ametrallamientos. Sólo seis fueron derribados por la intercepción enemiga.

Cuando el 3 de marzo de 1942 concluyó la evacuación de Java, veinte B-17 habían conseguido llegar a Australia. Tres de éstos eran B-17D, que a finales de enero habían sido enviados como «inútiles para el combate», y los restantes eran B-17E, pertenecientes al 7.º Grupo de Bombardeo.

Los restos de la fuerza de bombardeo procedentes de Java fueron destinados a Townsville, Australia, para someterse a un proceso de reorganización. Los hombres del 7.º Grupo fueron incorpo-



Una Fortaleza despega de la isla de Midway para interceptar y bombardear la flota japonesa.

rados al 19.º Grupo, bajo el mando del teniente coronel Kenneth B. Hobson. Las misiones iniciales de la unidad tendrían que realizarse contra las nuevas bases japonesas en Nueva Guinea y en Nueva Bretaña, con Rabaul como objetivo fundamental. Sin embargo, todavía era imposible que los bombarderos realizaran cualquier misión, sea cual fuere el número de aviones requerido para éste. A este problema se sumaba el hecho de que, por obra de la superioridad aérea enemiga, no cabía situar allí los B-17. Las Fortalezas tendrían que volar desde Australia hasta Port Moresby para realizar a partir de allí cada misión.

El 7 y el 8 de mayo de 1942, cuando las unidades de las flotas niponas y norteamericanas se enfrentaron por vez primera, los B-17 participaron en la gran batalla del Mar del Coral. Aunque los hombres del 19.º Grupo hicieron cuanto pudieron para alcanzar a las huidizas unidades de la flota enemiga, eran una vez más demasiado pocos sus aviones como para que pudieran hacer blanco volando a gran altura. Los bombarderos en picado de la Marina norteamericana se encargarían de hundir el portaviones japonés *Shoho* y de averiar otros dos.

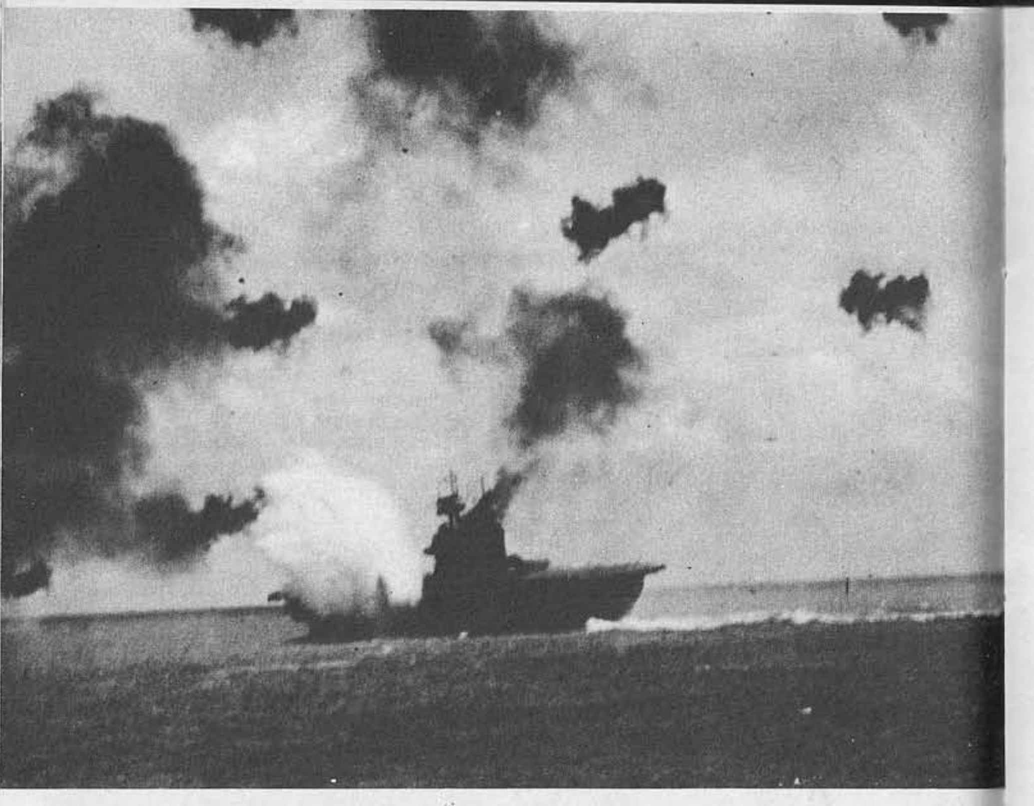
Como la batalla del Mar del Coral había impedido a los nipones la ocupación de Port Moresby, el enemigo dirigió su vista hacia el Este. Si quería romper la línea aliada de comunicaciones con Australia y el Pacífico sudoccidental, le era necesario apoderarse de la isla de Midway. Los japoneses sabían también que probablemente los norteamericanos se mostrarían dispuestos a arriesgar los restos de su flota para impedir esa ocupación. Este era el principal objetivo enemigo: conseguir que la flota de los Estados Unidos entrara en combate con el grueso de la flota japonesa, al objeto de que la primera quedara destruida. Entonces el Pacífico pasaría a manos del Japón.

Pero los nipones ignoraban que los Estados Unidos habían conseguido descifrar su código de claves y que las fuerzas norteamericanas en el Pacífico estaban alerta para la próxima acción nipona. Entre los refuerzos que fueron enviados a Midway figuraban los B-17 del 7.º Grupo de Bombardeo de las Fuerzas

Aéreas, bajo el mando del teniente coronel Walter C. Sweeney. Apenas llegadas allí las Fortalezas iniciaron sus vuelos de patrulla. En la mañana del 3 de junio de 1942 divisaron la flota enemiga. El 3 y 4 de junio las Fortalezas del 11.º Grupo de Bombardeo atacaron las naves enemigas y, aunque los aviadores afirmaron haber realizado varios blancos, no consiguieron en realidad ninguno.

Un dibujo realizado por un «marine» y enviado al almirante Nimitz tras la batalla de Midway.

Sin embargo, la batalla de Midway cambió el giro de la guerra del Pacífico. Los bombarderos en picado que despegaron de los portaviones norteamericanos hundieron cuatro portaviones japoneses, junto con sus aparatos y con los



Ataque al portaviones Yorktown **durante la Batalla de Midway.**

mejores pilotos de la Fuerza Aeronaval japonesa. Los Estados Unidos, por su parte, perdieron el portaviones *Yorktown,* y entre los aviones perdidos figuraron dos B-17, derribados cuando intentaban alcanzar a la flota enemiga.

Cuando realizaron los preparativos para la primera réplica de las fuerzas norteamericanas con la invasión de Guadalcanal por parte del Cuerpo de Marines en agosto de 1942, dos unidades de B-17 participaron intensamente en las operaciones. Una fue el 19.º Grupo, que lanzó sus ataques contra los aeródromos japonese en la zona de Rabaul, Nueva Bretaña. La otra unidad que actuó en apoyo de la invasión fue el 11.º Grupo de Bombardeo, bajo el mando del coronel Lavern G. Saunders.

En uno de los ataques del 19.º Grupo a la zona de Rabaul el 8 de agosto de 1942, el piloto de un B-17 ganó la Medalla de Honor del Congreso. El capitán Harl Pease era uno de los jóvenes «veteranos» que habían participado en las operaciones de las islas Filipinas y de Java.

Su tripulación había esperado ansiosamente el ataque contra el aeródromo de Vanakanau, cerca de Rabaul, de tal manera que cuando se produjo una avería en los motores trabajó durante toda la noche para lograr unirse al resto del 19.º Grupo, que se había trasladado el 7 de agosto hasta la base de escala de Port Moresby. La mayoría de los tripulantes pasaron gran parte de la segunda noche cuidando de que la Fortaleza fuese abastecida de bombas y de que estuviera dispuesta para la misión a la mañana siguiente.

El avión de Pease funcionó mal desde el principio. El motor anteriormente averiado empezó a comportarse irregularmente apenas realizado el despegue, pero el joven capitán consiguió mantenerse en la formación cuando muy bien pudiera haber renunciado regresando a Port Moresby. Poco después de llegar al objetivo, unos treinta cazas Ceros japoneses atacaron desde arriba a las dieciocho Fortalezas Volantes. Para entonces había dejado de funcionar por completo y perdido la hélice el motor averiado de Pease. El avión continuó volando con el resto de la formación para realizar una segunda pasada más eficaz

El coronel Laverne G. Saunders, jefe del 11° Grupo de Bombardeo.



que sorprendió en tierra a muchos aviones enemigos.

Cuando los B-17 abandonaron el objetivo de regreso a la base, la Fortaleza de Pease no pudo mantenerse en formación. Inmediatamente los Ceros atacaron el avión averiado. Las tripulaciones de los demás B-17 vieron cómo se desprendía en llamas el depósito de bombas. Después el avión incendiado entró en barrena hasta caer al mar.

Tan pronto como los marinos norteamericanos tomaron Henderson Field en Guadalcanal, los B-17 del 11.º Grupo de Bombardeo lo convirtieron en base desde la que atacar los transportes nipones que hacían repetidas incursiones para reforzar los efectivos japoneses en la isla. Los B-17 acosaron una y otra vez a las naves enemigas y casi constantemente se vieron sometidas al ataqque concentrado de los Ceros japoneses.

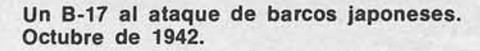
El 18 de noviembre de 1942 y en una de tales misiones el 11.º Grupo estuvo a punto de perder a su jefe, el coronel Saunders. Aquel día Saunders envió a sus B-17 contra unos transportes de tropas que habían sido localizados en la zona de Buin. Por desgracia los cinco aviones de Saunders no pudieron realizar su bombardeo a la primera pasada por lo que efectuaron una segunda. Para entonces los P-38 que los escoltaban habían tenido que retirarse y las Fortaleza realizaron solas el segundo ataque.

Tuvieron éxito y un transporte resultó alcanzado pero el copiloto teniente Lee fue ametrallado en la primera pasada de los Ceros que arribaron tan pronto como partió la escolta. El coronel Saunders le retiró de su asiento con dificultad y ocupó su puesto. En el ataque del segundo caza, el comandante Seward que actuaba como piloto, resultó muerto instantáneamente.

Saunders tomó los mandos de la Fortaleza y consiguió enderezar el avión. El motor número 2 había quedado inutilizado y brotaban llamas del ala pero Saunders logró introducir el B-17 en un banco de nubes, descender y apartarse de sus atacantes. Su Fortaleza realizó un afortunado amerizaje y los supervivientes fueron recogidos al día siguiente



El capitán Harl Pease, piloto de B-17 y condecorado con la Medalla de Honor del Congreso.



Un B-17 al ataque de barcos japoneses. Octubre de 1942.

por un bombardero de una patrulla naval.

Saunders y sus hombres siguieron operando con base en Henderson Field hasta marzo de 1943, fecha en que regresaron a Haway para adiestrase en el manejo de los Conslidated B-24.

El famoso 19.º Grupo de Bombardeo regresó a los Estados Unidos a finales de 1942, dejando al 43.º Grupo de Bombardeo, que entró finalmente en acción en las postrimerías del verano de 1942, como la única unidad de B-17 dentro de la recientemente formada 5.ª Fuerza Aérea del Pacífico sudoccidental. El 43.º Grupo sería la última unidad de bombardeo del Pacífico que utilizara los B-17 antes de pasar a adiestrarse como las demás con el B-24.

Fue en una de estas misiones de los B-17 en el verano de 1943, época en que parte del 43.º estaba ya adiestrándose en el B-24, cuando dos de sus miembros consiguieron la Medalla de Honor del Congreso. El capitán Jay Zeamer, piloto de la Fortaleza «Eager Beaver» (Castor impaciente), y su tripulación se habían presentado voluntarios para realizar una misión fotográfica sobre el aeródromo de Bukd, cerca de Bougainville, en las islas Salomón. La misión tuvo lugar el 16 de junio y a menos de quince kilómetros de su destino, la Fortaleza fue atacada por veinte Ceros.

Los pilotos de los Ceros nipones adoptaron la táctica del ataque frontal. Pero el avión de Zeamer había sufrido una modificación anómala. No sólo disponía en el morro de dos ametralladoras en vez de la única habitual sino que además Zeamer había montado en la parte frontal una maetralladora del calibre 12,7 milímetros que podía accionar mediante un botón situado en la palanca de mando.

El ataque de los primeros tres cazas japoneses estuvo perfectamente coordinado. Uno abrió fuego por la izquierda, otro por la derecha y el tercero por delante. El teniente Joseph R. Sarnoski, bombardero, y el teniente Ruby Johnson, navegante, empezaron a disparar al tiempo que hacía otro tanto Zeamer con su arma fija. Sarnoski hizo estallar su objetivo y el Cero de Johnson, tras ser alcanzado inició un picado. Pero el Cero del frente continuaba acercándose. Zeamer siguió disparando su ametralladora fija pero una granada de 20 milímetros estalló en la cabina del bombardero hiriendo mortalmente a Sarnoski. Ya moribundo éste siguió disparando y en sus últimos segundos de vida apuntó su ametralladora contra el Cero que venía de frente y lo derribó.

La ráfaga de Sarnoski había salvado la Fortaleza pero los daños sufridos por ésta eran considerables. Johnson estaba malherido. Zeamer había sido alcanzado en las dos piernas y el copiloto, teniente John Britton, sufría también heridas. El artillero de la torreta superior, aunque asimismo herido, se colocó en el asiento del copiloto y consiguió hacer regresar la Fortaleza a las proximidades de su base de Dobodura, Nueva Guinea. Ambos pilotos permanecieron inconscientes hasta que fueron reanimados para que pudieran realizar un aterrizaje sin frenos ni alerones. En estos últimos momentos Zeamer condujo el avión con su única mano sana mientras que Britton accionaba los pedales de los timones. Afortunadamente no había en aquel momento tráfico aéreo y Zeamer consiguió hacer llegar a tierra el B-17 antes de volver a sumirse en la inconsciencia.

Una formación de P-38 en vuelo.

En el curso de su servicio en el Pacífico, el B-17 había mostrado su capacidad para operar frente a tremendas dificultades, para llegar hasta el objetivo aun después de haber sido sometido al fuego enemigo. Nunca tuvo realmente la oportunidad de participar en las operaciones ofensivas del Pacífico en número suficiente como para que pudiera apreciarse su presencia. Las prioridades de la guerra habían determinado que la mayor parte de la producción de las Fortalezas Volantes fuera comprometida en la guerra en Europa.

Los Consolidated B-24 Liberator relevan a los B-17 en el Pacífico.

La experiencia diurna

Los oficiales de las Fuerzas Aéreas del Ejército norteamericano destacados en Inglaterra habían observado durante meses la guerra en el aire cuando los japoneses atacaron Pearl Harbour. Gracias a las tripulaciones británicas conocían de primera mano el tipo de problemas con qué se encontraban en sus misiones de bombardeo sobre el continente y toda esta información había sido remitida al general H. H. Arnold y al Estado Mayor de la Fuerza Aérea en Washington. Entre los que habían participado en tales misiones en calidad de observadores figuraban quienes después obtendrían gran renombre como jefes de la estrategia aérea ofensiva contra Alemania, el general Carl Spaatz y el general Ira C. Eaker.

Tras el ataque nipón contra las instaciones norteamericanas en el Pacífico y la declaración de guerra a las naciones del Eje, los Estados Unidos coincidieron totalmente con la Gran Bretaña en la opinión de que Alemania exigía su inmediata atención y de que se realizarían en Europa ofensivas de carácter generalizado antes de que se enviaran al Pacífico gran número de hombres y una cantidad sustancial de equipo bélico. A los hombres de Nueva Guinea y de Australia les correspondía realizar una acción de contención y ofensivas de carácter limitado hasta que pudiera reducirse el ritmo de la maquinaria bélica alemana.

En febrero de 1942 el general Ira C. Eaker regresó a Inglaterra con un pequeño grupo de seis hombres con el que formaría el núcleo de lo que sería después el 8.º Mando de Bombardeo. Todo lo que estos hombres podían realizar era efectuar preparativos logísticos para los abastecimientos y negociar con los británicos la concesión de bases para los bombarderos que empezarían a actuar aquel verano.

En abril de 1942 el general Spaatz fue designado Jefe de las Fuerzas Aéreas norteamericanas en Europa. Solicitó que la bisoña 8.ª Fuerza Aérea que se estaba entrenando en el sudeste de los Estados Unidos fuese enviada a Inglaterra. El general Arnold accedió y poco después el Cuartel General del 8.º Mando de Bombardeo a las órdenes del general Ira Eaker se desplazó a High Wycombe, un antiguo colegio de señoritas en Buckinghamshire, a unos cincuenta kilómetros de Londres. Se eligieron terrenos para la construcción de bases norteamericanas en East Anglia, al Norte de Londres y empezaron los trabajos. En algunos casos, la Royal Air Force cedió algunas de sus antiguas y mejores bases para que fueran ocupadas por los bombarderos norteamericanos que ahora vendrían.

Desde el comienzo las diferencias entre norteamericanos y británicos surgieron en el campo de la estrategia. Al principio de la guerra y en razón de la gravedad de las pérdidas la Royal Air Force había abandonado su campaña de bombardeos diurnos. Por su parte los norteamericanos se aferraron tenazmente a su idea original de realizar una ofensiva aérea a la luz del día. Consideraban que la Fortaleza Volante B-17E constituía un reto para la Luftwaffe y que grandes formaciones aéreas podrían atacar de día los objetivos del continente con mucha más eficacia y con pérdidas menores que si operaban de noche. Desde el principio los británicos no sólo condenaron el plan americano sino que también manifestaron el escaso aprecio que les merecía el B-17. Afirmaron que el B-17 estaba escasamente armado para rechazar de día el ataque de los cazas y pusieron en tela de juicio la capacidad de transporte de bombas que le había sido asignada.

Pero el plan siguió adelante a pesar de las críticas adversas y tan pronto como alcanzó un grado suficiente de entrenamiento el 97.º Grupo de Bombardeo con base en Sarasota, Florida, quedó dispuesto para realizar el vuelo transoceánico hasta Inglaterra. Esta unidad no sólo sería la pionera de los bombarderos pesados en Europa sino que también inauguraría la ruta de los bombarderos que volarían hasta Inglaterra con sus propias tripulaciones en vez de ser tripulados por equipos de transporte especializados.

Estaba previsto que las Fortalezas del 97.º Grupo habrían de guiar en este movimiento de despliegue sobre el Océano a los P-39 del 31.º Grupo de cazas y a los P-38 del 1.º y hacia finales de mayo de 1942 ambas unidades se hallaban ya situadas en sus diferentes zonas de agrupamiento. Pero la crítica situación en el Pacífico y la inminencia de la Batalla de Midway obligó a enviar rápidamente a la costa occidental a los B-17 del 97.º Grupo de cazas. Los aviones del 31.º Grupo de cazas fueron enviados a Inglaterra por vía marítima.

El 97.º de Bombardeo y el primer Grupo de caza regresaron a Nueva Inglaterra una semana aproximadamente después de su despliegue en la costa occidental y se dispusieron para realizar el vuelo oceánico. La ruta que habían de cubrir partía de Presque Isle en Maine hasta Goose Bay en Labrador y de allí a Bluie West 1 en la costa meridional de Groenlandia o a Bluie West 8 en la costa occidental de este territorio. Desde Groenlandia los aviones se trasladarían a Reyjavik en Islandia y de allí hasta Prestwick en Escocia.

El 26 de junio llegaron a Goose Bay los primeros quince B-17E. Aquel mismo día partieron rumbo a Bluie West 1 pero el mal tiempo creó un caos en los planes de vuelo. Once aviones regresaron a Goose Bay y uno aterrizó en Bluie West 8 pero los tres restantes descendieron en la costa de Groenlandia. Todos los tripulantes se salvaron pero se perdieron los aviones.

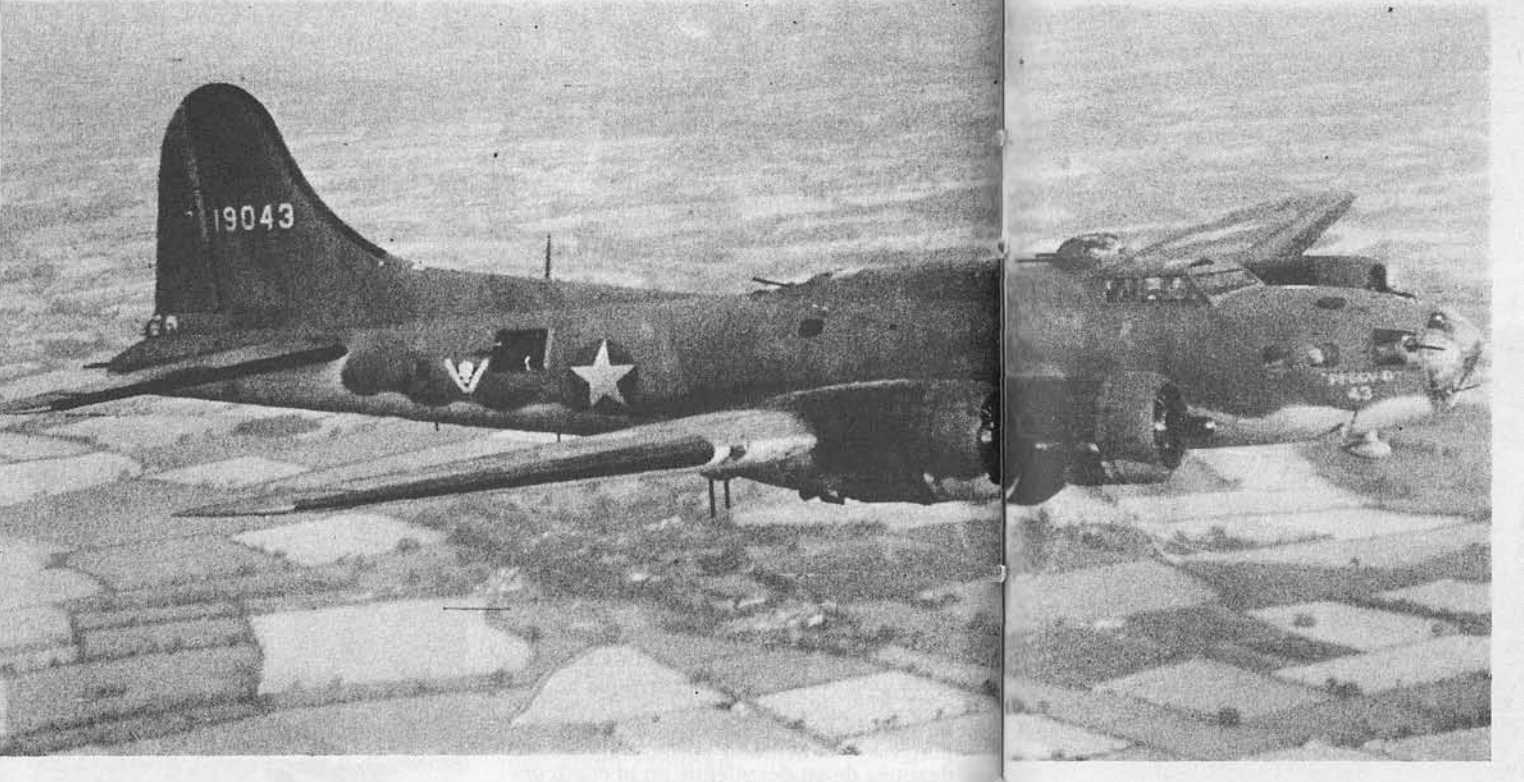
Al día siguiente despegaron los P-38 guiados por las Fortalezas. Habitualmente un B-17 actuaba como orientador de cuatro cazas. Estos vuelos procedieron normalmente y el 1 de julio, el B-17E matrícula 41-9085 aterrizó perfectamente en Prestwick. Esta Fortaleza se-

El general Carl Spaatz, designado jefe de las Fuerzas aéreas norteamericanas en Europa, desciende de una Fortaleza en Inglaterra; abril de 1942.





El general Ira C. Eaker, jefe del 8º Mando de Bombardeo.



Un B-17 del 97º Grupo de Bombardeo rumbo a los depósitos ferroviarios de Rouen.

ría la primera de muchas que realizarían tal viaje durante la guerra.

Para el 27 de julio el desplazamiento había quedado completado. Todo el 97.º Grupo de Bombardeo y el 1.er Grupo de caza se habían trasladado de Estados Unidos a Inglaterra con la pérdida de cinco B-17 y seis P-38. No se perdió ni un solo tripulante. El Cuartel General y dos escuadrillas del 97.º se instalaron en Polebrook mientras que las otras dos escuadrillas se asentaron cerca de allí, en Grafton Underwood.

Tras la llegada de los B-17 a Inglaterra la primera preocupación de los jefes del bisoño 8.º Mando de Bombardeo era lograr que entraran en acción las Fortalezas. Pero las tripulaciones del 97.º distaban de hallarse preparadas. Los pilotos habían carecido prácticamente de tiempo para su formación y no tenían experiencia en el vuelo con oxígeno a gran altura. Los restantes tripulantes aún estaban peor. Algunos radiotelegrafistas ni siquiera sabían cómo enviar o recibir un mensaje en Morse. Los artilleros tenían escasa experiencia en sus torretas y en sus armas y apenas podía encontrarse un hombre que hubiera disparado a un blanco aéreo. Todos los tripulantes habían de ser entrenados además en lo que se refería a las comunicaciones británicas, la navegación sobre Inglaterra y el continente y los procedimientos de salvamento aire-mar.

Las tripulaciones de combate fueron sometidas a un programa de formación intensiva y hay que decir en su honor que para comienzos de agosto muchos de los tripulantes fueron considerados aptos para el servicio. La primera misión había sido originariamente proyectada para el 9 de agosto de 1942 pero el mal tiempo obligó a cancelarla y las condiciones no mejoraron hasta el 16 de agosto. Tuvo lugar al día siguiente. Los B-17 del 97.º Grupo de Bombardeo pusieron rumbo al continente. Doce de las Fortalezas, escoltadas por cuatro escuadrillas de Spitfires de la Royal Air Force se dirigieron a atacar la estación de mercancías de Sotteville, en Rouen, mientras que otros B-17 actuaron como fuerza de diversión a lo largo de la costa de Francia y lejos de la zona fijada como objetivo.

La pequeña fuerza estaba mandada por el jefe del 97.º Grupo, coronel Frank A. Armstrong cuya segunda formación estaba encabeza por un B-17 bautizado «Yankee Doodle» que llevaba a bordo en calidad de observador al general Ira Eaker. Las dos formaciones de Fortalezas arribaron sobre el objetivo a 7.000 metros de altura y lo bombardearon con éxito a pesar del moderado fuego antiaéreo con que fueron recibidas.

Las bisoñas tripulaciones se comportaron bastante bien, lanzando sobre la zona del objetivo más de la mitad de sus bombas, destruyendo cierto número de vagones y sectores de vías y afectando a los talleres. Ninguno de los aviones resultó alcanzado. La Luftwaffe irrumpió brevemente pero pareció más interesada en observar las Fortalezas que en realizar ataques conjuntos contra la formación. Los Spitfires hicieron frente a los pocos aviones alemanes que se acercaron demasiado y los artilleros de las Fortalezas no efectuaron un solo disparo.

Los jefes norteamericanos se mostraron cuidadosamente optimistas pero todos compartían la idea de que aún era mucho lo que había que aprender aunque unánimemente expresaran su confianza en la capacidad del B-17 para realizar la tarea que se le había confiado.

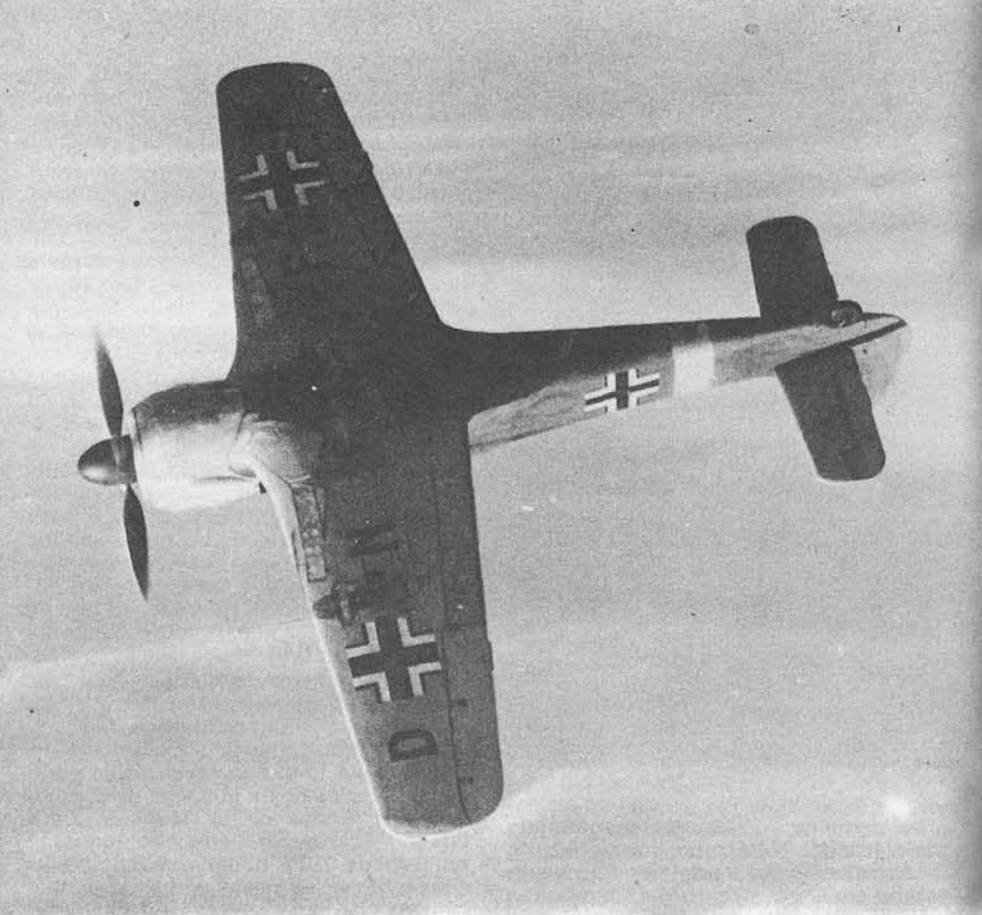
El 19 de agosto el 97.º Grupo de Bombardeo volvió a despegar. El objetivo de esta vez era el aeródromo de Abbeville/Crucat. Veintidós de los veinticuatro B-17 a los que se confió esta misión consiguieron bombardear el objetivo con buenos resultados. Esta misión se realizaba en conjunción con el ataque de los comandos británicos a Dieppe y estuvo también destinada a reducir la presión de la Luftwaffe en aquella área donde las pérdidas serían muy elevadas.

Hasta entonces la Luftwaffe no había trabado combate con las Fortalezas, fundamentalmente en razón de la gruesa escolta de Spitfires de las que éstas habían dispuesto. Pero el 21 de agosto y en la Misión número 4 tuvo lugar un encuentro que sería el preludio de los terribles combates aéreos sobre Alemania durante los largos meses que seguirían.

Doce B-17 fueron enviados a bombardear la dársena de Rotterdam en Holanda. Las Fortalezas llegaron dieciséis minutos retrasadas a su cita con los Spitfires por lo que su escolta sólo pudo acompañarlas hasta la mitad de camino sobre el Canal de la Mancha. Para cuando alcanzaron la costa holandesa el número de B-17 había quedado reducido a nueve en razón de los fallos mecánicos que experimentaron tres aparatos.

Las nueve Fortalezas adoptaron una formación tan cerrada como les fue posible antes de ser atacadas por una fuerza mixta de veinticinco Focke Wulf 190 y Messerschmitt 109. En el combate que se desarrollaría durante casi veinte minutos los artilleros de los bombarderos afirmaron haber destruido dos de los cazas enemigos. Pero una de las Fortalezas que se había quedado rezagada fue acosada por cinco FW 190. Una granada de cañón de 20 milímetros explotó exactamente en la cubierta de vuelo alcanzando al piloto e hiriendo muy gravemente al copiloto. Antes de que los alemanes se alejaran los motores números 3 y 4 habían quedado inutilizados y la torreta superior quedó fuera de servicio.

El piloto había sufrido graves quemaduras en las manos por lo que el bombardero ocupó el puesto del copiloto y logró hacer regresar al avión a Inglaterra donde realizó un aterrizaje de emergencia en el primer aeródromo que pudo



Los Focke Wulf 190 provocaron desastres entre las fortalezas.

encontrar. Desgraciadamente para entonces había muerto el copiloto.

Las Fortalezas habían demostrado que, agrupadas en una formación cerrada, podían hacer frente a los cazas alemanes y aquel B-17 rezagado fue el primero de muchos que harían patente la capacidad de este sólido aparato para regresar a la base aun después de haber sufrido serios ataques. La confianza norteamericana en las Fortalezas Volantes era ya más fuerte que nunca.

Pero la idea de que las Fortalezas resultaban invencibles se disipó el 9 de septiembre de 1942 cuando los bombarderos pesados del 97.º y los del 92.º Grupo de Bombardeo recientemente llegado integraron una formidable fuerza de cuarenta y un aviones lanzados contra las fábricas aeronáuticas Potez en Meaulte. Una fuerza diversionaria de trece B-17 del 301.º Grupo de Bombardeo que atacó el aeródromo de St. Omer y otra de Douglas A-20 de la 15.º Escuadrilla de Bombardeo no lograron mantener a la Luftwaffe apartada del grupo principal.

En la batalla trabada con los FW 190 serían derribados dos B-17. La dureza de la lucha queda ilustrada por el hecho de que los artilleros norteamericanos afirmaron haber destruido con seguridad cuatro cazas enemigos y probablemente otros diecinueve más. Una vez más destacaron en los combates los cazas alemanes de morro amarillo del II Grupo, *Jagdgeschwader* 26. Circularon entonces muchos relatos sobre aquellos «tipos de morro amarillo de Abdeville» de quienes se suponía que eran los ases de la aviación de caza, integrados en una sola unidad por el mariscal de campo Hermann Goering. En realidad el JG26 era tan sólo una de las mejores formaciones de la Luftwaffe y la que desde sus bases en Francia hizo frente a las primeras misiones de los B-17. Su excepcional capacidad fue la base del mito del «morro amarillo» que persistiría durante toda la guerra en Europa.

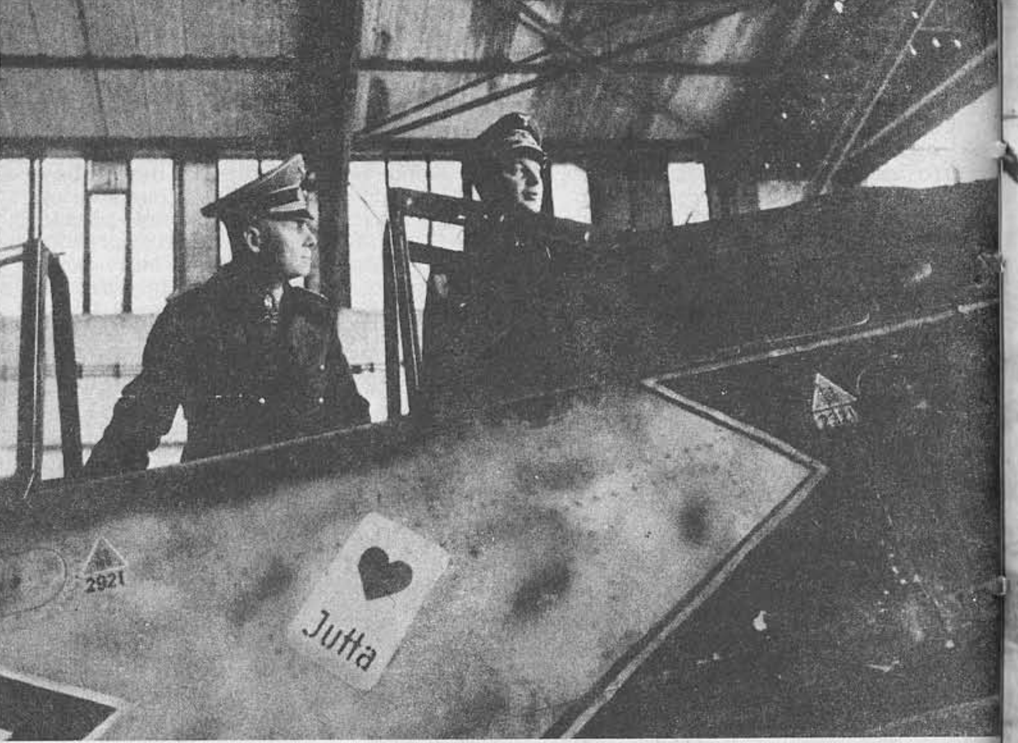
El 7 de septiembre tuvo lugar un nuevo y duro encuentro cuando veintinueve B-17 atacaron los astilleros de Wilton cerca de Rotterdam. Aunque cierto número de Fortalezas resultaron dañadas, ninguna fue derribada. Los artilleros de a bordo afirmaron haber destruido veinte de los aviones enemigos.

Durante el resto del mes sólo se realizaría otra misión pero el 2 de octubre los artilleros tuvieron que defender otra vez a sus formaciones. Treinta y dos B-17 bombardearon la fábrica aeronáutica Potez en Meaulte mientras que otras seis Fortalezas atacaron el aeródromo de St. Omer. Una vez más la Luftwaffe reaccionó violentamente pero no se perdió ningún bombardero.

El 9 de octubre de 1942 se desarrolló la misión de mayor volumen hasta entonces y la prueba más importante para los B-17; ciento ocho bombarderos pesados, incluyendo veinticuatro B-24 se lanzaron al ataque de la industria pesada de Lille, en la Francia septentrional. Los fallos mecánicos obligaron a muchos aviones a regresar prematuramente por lo que la fuerza de bombardeo quedó reducida a sesenta y nueve.

Un B-17 sin timón y su tripulación a su regreso a la base tras haber bombardeado St. Omer.





Rommel, a la izquierda, visita al comandante Priller, jefe del Jagdgeschwader 26.

Aunque los bombarderos contaban con una gran escolta de cazas entre los que figuraban por vez primera los P-38 del 8.º Mando de Caza, el bombardeo resultó muy deficiente. El hecho puede ser atribuido en parte a los feroces ataques de los cazas alemanes en la zona del objetivo. Tres de los B-17 y un B-24 no regresaron a Inglaterra y los tripulantes de una Fortaleza cayeron al mar pero fueron rescatados en su totalidad.

Los artilleros de a bordo afirmaron haber derribado en aquella terrible batalla aérea la fantástica cifra de cincuenta y seis cazas alemanes. Fue entonces cuando el 8.º Mando de Bombardeo decidió comprobar con mayor cuidado estas afirmaciones extremadamente exageradas. Es indudable que cuanto tantas armas disparaban al mismo tiempo contra un avión que atravesaba una formación muchas de las afirmaciones de blancos efectuados correspondían al mismo aparato. Además, los pilotos alemanes solían hacer sus pasadas picando al final y aumentando entonces el número de revoluciones para obtener la máxima potencia. Así daban lugar a un rastro de humo negro que se podía confundir con el que producía un avión derribado en llamas. Esta es la razón de que fuese necesario tras la misión de Lille, efectuar una amplia investigación sobre tales afirmaciones.

Tras meses de estudio y comprobación el 8.º Mando de Bombardeo redujo a veintiuno el total de cazas destruidos por los artilleros en aquella misión. Los archivos alemanes examinados después de la guerra revelaron que aquel día sólo se perdió un caza alemán. Los archivos revelaron también el perfeccionamiento logrado por los artilleros norteamericanos en su puntería; en realidad los pilotos de la Luftwaffe jamás perdieron el respeto a aquellas Fortalezas Volantes tan artilladas.

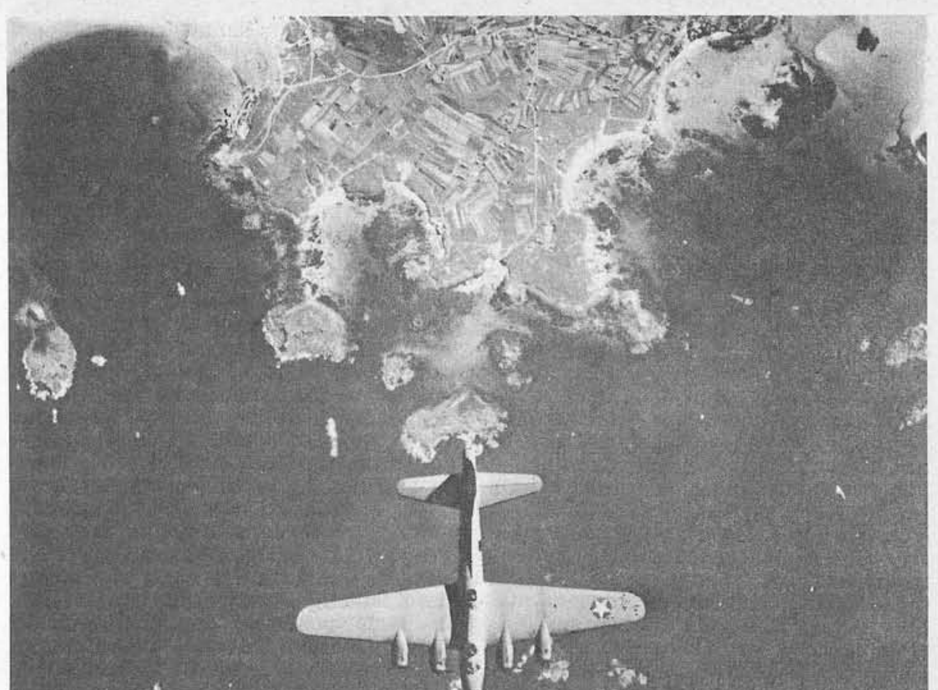
Durante el resto de octubre sólo se realizó una misión más, la del día 21, cuando 107 bombarderos pesados fueron enviados a los refugios de submarinos en Lorient. Al llegar sobre la zona el cielo estaba tan cubierto por las nubes

B-17 sobre su objetivo en la Francia septentrional.

que la mayoría de los aviones se alejaron sin lanzar sus bombas. Unicamente los del veterano 97.º hallaron un claro en el momento en que fueron atacados por los Focke Wulf 190. Pese al furioso acoso de los cazas quince Fortalezas prosiguieron sus pasadas y descargaron sus bombas sobre el objetivo. Tres de los aviones cayeron ante los cañones de los Focke Wulf mientras que los artilleros norteamericanos afirmaron haber derribado cuatro aviones enemigos.

Para los hombres del 97.º ésa sería la última misión con base en Inglaterra. Junto con el veterano 301.º Grupo de Bombardeo partirían para el Africa del Norte donde tomarían parte en las operaciones subsiguientes a la invasión de este continente. Por algún tiempo los bombardeos sobre Europa quedaron exclusivamente encomendados a los Grupos 91.º, recientemente llegado, al 303.º, al 305.º y al 306.º El 92.º Grupo de Bombardeo había sido designado como unidad de entrenamiento para las nuevas tripulaciones y proseguiría esta tarea durante cierto tiempo.

Las bombas estallan sobre los refugios de submarinos en Lorient, 21 de octubre de 1942.



Una Fortaleza Volante del 8º Mando de Bombardeo en vuelo sobre Brest.

La misión del 21 de octubre contra Lorient fue la primera de varias que realizarían las Fortalezas del 8.º Mando de Bombardeo contra los refugios de los submarinos alemanes. Las pérdidas experimentadas en el Atlántico por los navíos aliados habían alcanzado cotas muy altas y existía la esperanza de que, de alguna forma, los bombarderos pesados podrían aliviar la situación. Desde noviembre de 1942 y hasta enero de 1943 los B-17 se esforzaron en esta tarea pero no había forma de que sus bombas de 450 y 900 kilos pudieran perforar la gruesa capa de hormigón armado que protegía los refugios.

El 9 de noviembre los hombres de los B-17 participaron en un desgraciado experimento contra los refugios de submarinos de St. Nazaire. Los bombarderos cruzaron el canal a 150 metros de altura y después se elevaron para realizar sus pasadas. El 91.º Grupo bombardeó desde 3.000 metros; todos sus aviones resultaron alcanzados pero ninguno fue derribado.

El 306.º Grupo no fue tan afortunado.

Cuando sus aviones llegaron sobre el objetivo a sólo 2.200 metros de altura se vieron duramente acosados por las armas antiaéreas alemanas. Tres B-17 cayeron inmediatamente y los demás fueron diversamente dañados antes de poder regresar a la base. Este hecho demostró de una vez por todas que ni las Fortalezas Volantes ni cuaalquier otro bombardero norteamericano con base en Inglaterra estaban capacitados para atacar a baja altura a la luz del día.

Aunque los cazas alemanes obtenían algunos éxitos contra los B-17 los jefes de sus unidades no estaban en manera alguna satisfechos con los métodos de combate. Hasta entonces la mayoría de los ataques se realizaban desde arriba y hacia un costado de tal forma que los aviones alemanes se veían sometidos al fuego concentrado y concertado de toda la formación de Fortalezas. El *Oberstleutnant* Egon Mayer, jefe del *Gruppe* III del JG2 a que se le había asignado la defensa de los refugios de submarinos estudió la posibilidad de realizar ataques de frente contra los bombarderos tetramotores norteamericanos. Por entonces la mayoría de los B-17 que participaban en los combates contaban exclusivamente en el morro con una ametralladora del calibre 7,62 milímetros, aunque algunos la habían reemplazado con otra del calibre 12,7 milímetros y varios disponían de dos, una de 7,62 milímetros y otra de 12,7 milímetros.

Pese a todo el morro de la Fortaleza era su punto más vulnerable. Mayer resolvió que atacar a una velocidad de aproximación de 1.000 kilómetros por hora era mejor que verse sometido al fuego de las dos ametralladoras gemelas del calibre 12,7 milímetros de las torretas superior e inferior o enfrentarse a quemarropa con las dos ametralladoras gemelas del calibre 12,7 milímetros de la cola.

Mayer tuvo la oportunidad de comprobar su teoría el 23 de octubre cuando las Fortalezas regresaron a St. Nazaire. En razón del mal tiempo las formaciones de B-17 aparecieron bastante dispersas sobre la zona del objetivo. Los Focke Wulf del JG2 realizaron sus ataques en grupos de tres aviones disparando sus cañones contra la formación de cinco aparatos del 91.º Grupo de Bombardeo. Dos de los B-17 cayeron hacia tierra y otros dos resultaron tan gravemente alcanzados que no consiguieron regresar a su base.

El 303.º Grupo perdió sobre el objetivo un B-17 en llamas alcanzado por los aviones de Mayer y el 306.º hubo de luchar para regresar a su base. En la historia del 306.º Grupo destaca la heroica acción de dos de sus tripulantes en aquella misión; fue un símbolo de la tenacidad de las batallas aéreas y personificó el género de energía que animaba a los aviadores norteamericanos en aquella primera fase de la guerra en el aire:

«Apenas llegado sobre el objetivo, el avión del capitán Willie Williams fue alcanzado por las armas antiaéreas y temporalmente se vio obligado a abandonar la formación. Al advertirlo, los FW 190 se lanzaron inmediatamente al ataque. Una de las primeras granadas explosivas de 20 milímetros alcanzó al sargento Aulenbach, artillero de la torreta superior, que murió antes de que el avión regresara a su base. Otra granada estalló en el departamento de radio, provocando fuertes llamaradas. El navegante, teniente Shively, y el bombardero, teniente Ford, se arrastraron hacia la parte posterior para extinguir el fuego. Cuando Shively reptaba por el pasadizo otra granada de 20 milímetros estalló junto a su cara y le lanzó al depósito de bombas cuyos portalones por fortuna acaban de cerrarse. Ford tiró de Shively, le dejó en el suelo del departamento de radio y comenzó a luchar contra las llamas. Sufrió graves quemaduras cuanto arrancaba el revestimiento de tela de las paredes del departamento de radio pero con la ayuda de los demás tripulantes consiguió finalmente extinguir el incendio. Mientras tanto el timón había quedado inutilizado, los estabilizadores habían resultado dañados y habían quedado cortados los controles de los alerones».

«Fueron necesarios los esfuerzos combinados del capitán Williams y de su copiloto, el teniente George, con sus pies apoyados contra la barra, para lograr que el avión conservara su nivel de vuelo. Aun así, el capitán Williams y su tripulación jamás habrían podido regresar de no haber sido por el piloto de otra Fortaleza, el teniente Casey que, al ver las dificultades de la primera, abandonó la formación para escoltar a Williams y ayudarle a rechazar el ataque de los Focke Wulf».

Mientras que los jefes de los cazas alemanes perfeccionaban su estrategia contra los B-17, los jefes norteamericanos estudiaban nuevas formaciones y tácticas para hacer frente mejor a

los cazas y lanzar más bombas sobre los objetivos. Hasta entonces las Fortalezas habían volado en la formación básica de «V» de tres aviones, con dos formaciones para cada escuadrilla. El bombardero en cabeza de cada «V» se encargaba de localizar el objetivo. Este sistema propiciaba la diseminación de aviones sobre la zona.

Uno de los jefes de Grupo de Bombardeo que había estudiado detenidamente los problemas del bombardeo y de la protección mutua era el coronel Curtis LeMay del 305.º Grupo. LeMay era un piloto veterano de los B-17 desde los primeros días de Langley Field, en Virginia y nadie estaba mejor calificado para saber lo que podía esperarse de aquel avión. LeMay postuló un sistema en el que dos o tres escuadrillas volaran en formación escalonada de dieciocho aviones. Estos aviones se disponían en tres elementos para constituir una formación en cuadro. Así los aviones se dispensaban una protección mutua e integraban un perfecto esquema de bombardeo en el caso de que cada avión lanzara sus bombas a la señal dada por el primer bombardero del grupo. El sistema exigía un entrenamiento especial de las tripulaciones que serían responsables de la precisión de toda la formación.

Además LeMay distaba de hallarse satisfecho con los resultados obtenidos hasta entonces. En las primeras misiones los pilotos de las Fortalezas realizaban acciones evasivas cuando querían evitar el fuego antiaéreo alemán, a menudo incluso en el último segundo de la pasada de bombardeo. LeMay decidió que sólo podrían obtenerse buenos resultados cuando las formaciones se mantuvieran en línea recta y al mismo nivel desde el punto inicial de la pasada hasta el instante de lanzar las bombas. Esta última táctica provocó en un principio la intranquilidad e incluso la alarma de algunas tripulaciones pero el tenaz jefe del Grupo de Bombardeo se hallaba resuelto a imponer su opinión.

Su oportunidad sobrevino el 3 de enero de 1943 cuando su 305.º Grupo de Bombardeo encabezó a 85 B-17 del 8.º Mando de Bombardeo contra St. Nazaire. Tres de las Fortalezas fueron derribadas en los nueve minutos durante los que los aviones se vieron expuestos al fuego de la artillería antiaérea. Pero el esquema de bombardeo fue muy bueno y el nuevo método de lanzamiento de bombas con un avión de vanguardia se reveló muy prometedor. No pasaría mucho tiempo antes de que el 8.º Mando de Bombardeo aprobara las tácticas de LeMay. Estas serían empleadas durante toda la guerra aérea contra Alemania.



El coronel Curtis LeMay, jefe del 305° Grupo.

Cuatro de los B-17 cayeron aquel día ante los cañones de los cazas alemanes; la acción de un artillero a bordo de una infortunada Fortaleza del 306.º Grupo de Bombardeo perdurará para siempre en los anales de la 8.º Fuerza Aérea. El B-17 en el que como mecánico y artillero de la torreta superior volaba el sargento técnico Arizona Harris había recibido grandes daños de los cazas y de la artillería antiaérea. Los Focke Wulf atacaban constantemente a la Fortaleza, tratando de derribarla. Ya sobre el Canal de la Mancha, el infortunado aparato descendió para realizar un amerizaje. La operación se llevó a cabo felizmente y la tripulación comenzó en el acto a evacuar el avión. Entonces picaron los Focke Wulf para ametrallar a los hombres que se disponían a subir a los botes neumáticos. Arizona Harris se negó a



abandonar su torreta. Cuando el B-17 se hundió en el agua sus ametralladoras siguieron disparando hasta el último momento y el valiente artillero se sumergió con su avión.

Las tripulaciones de los B-17 se habían preguntado cuál sería el primer objetivo que se les asignara en Alemania. No tuvieron que esperar mucho tiempo. Aunque por culpa del mal tiempo tuvieron que ser suspendidas la mayoría de las misiones programadas para enero de 1943 el día 27 la 1.ª Ala de Bombardeo, junto con los B-24 de la 2.ª Ala partieron para atacar Alemania.

El plan primitivo determinaba que la costa enemiga sería cruzada sobre las islas Frisias, en ruta hacia los refugios de submarinos de Vegesack que eran el objetivo de la misión. El general de brigada Frank Armstrong, que dirigía las .. Fortalezas de la 1.ª Ala de Bombardeo decidió que el cielo cubierto haría imposible bombardear esos refugios por lo que cambió de rumbo y se encaminó a Wilhelmshaven. Tampoco allí el tiempo era bueno, pero el teniente Frank Yaussi, que encabezaba con su avión el 306.ª Grupo de Bombardeo encontró un claro en las nubes y lanzó sus bombas con buenos resultados.

Apareció entonces contra los bombarderos una amplia variedad de aviones enemigos: Me 109, FW 190, Ju 88, Me 110 y algunos Me 210. En general los ataques de estos pilotos no fueron tan duros ni tan diestros como los de los famoso «tipos de Abbeville» y sólo se perdió una Fortaleza en aquella misión. Los artilleros norteamericanos derribaron como seguros siete cazas y probablemente eliminaron dos más.

En la época en que los hombres de los B-17 realizaron las primeras misiones, la producción de este avión había sufrido algunos cambios y experimentado un considerable desarrollo. Además del fabricante originario del Boeing B-17, la factoría de Seattle en Washington, inició la producción de Fortalezas Volantes en varios puntos. Boeing abrió otra fábrica en Wichita, Kansas, mientras que la Douglas Aircraft Corporation, en Burbank, California. Cuando terminó la guerra en Europa en 1945 tres empresas fabricaban el B-17. Del total de 12.726 Fortalezas Volantes de todos los modelos, unas 5.745 serían fabricadas por Douglas y por Vega.

El tipo inicial que habían de construir todos los fabricantes era el Modelo «F». Visiblemente este avión resultaba muy parecido al Boeing B-17E excepto en lo que se refería al nuevo morro de plexiglás sin armadura y a las hélices de palas anchas. Pero en realidad en aquel avión se habían introducido varios centenares de modificaciones. El sistema eléctrico se había reforzado, se había mejorado considerablemente el sistema del oxígeno y en los modelos ulteriores se incluyó una versión más potente del motor Wright R-1820 que alcanzaba los 1.380 caballos bajo condiciones «bélicas de emergencia». En muchos de los ulteriores B-17F existían nuevos depósitos de combustible en las secciones exteriores del ala a los que se dio el nombre de «tanques de Tokio». Estos depósitos elevaron notablemente el alcance del avión. Algunos de los aparatos del «Modelo F» disponían también de soportes en el morro que permitían alojar a cada lado una amtrelladora del calibre 12,7 milímetros accionada manualmente. Estas armas sirvieron para reforzar el punto débil en la defensa de la Fortaleza Volante.

St. Nazaire, base de submarinos que operaban en el Atlántico y que fue muy bombardeada.



Me 110 sobre París.

Un caza alemán después de hacer una pasada sobre una Fortaleza.

La Fortaleza Volante Boeing B-17F. Motores: **Cuatro Wright R-1820-97 radiales, de 1.200 hp. en el despegue cada uno.** Armamento: **Una ametralladora Browning M 2 de 7,62 mm. con 5.100 cartuchos, nueve ametralladoras Browning M2 de 12,7 mm. y hasta 7.900 kilos de bombas.** Velocidad: **530 km. por hora a 7.600 m. de altura.** Techo: **11.400 m.** Alcance: **Máximo de 6.880 km. 3.200 km. con 1.815 kilos de bombas.** Pesos vacío-cargado: **16.185/22.070 kilos.** Envergadura: **31,62 m.** Longitud: **22,77 m.** Altura: **5,81 m.** Tripulación: **10.**

Interior de la fábrica Boeing en Seattle.

En el valle sin escolta

En la primavera de 1943 algunos de los B17F empezaron a participar en misiones de la 8.ª Fuerza Aérea que seguía combatiendo no sólo contra los refugios de submarinos de la costa francesa sino atacando la propia Alemania. En una misión a Vegesack el 18 de marzo de 1943 un tripulante de un B-17 ganó la primera Medalla de Honor del Congreso otorgada en Europa. El teniente Jack Mathis era bombardero de un B-17 del 303.º Grupo de Bombardeo que llevaba el nombre de «Duchess» («Duquesa»).

La historia de la última misión de Jack Mathis fue narrada por el navegante de «Duchess» a su retorno de Vegesack: «Hasta iniciar nuestra pasada de bombardeo tuvimos escasas dificultades en nuestro ataque a Vegesack. Precisamente cuando llegábamos al objetivo lanzaron contra nosotros una intensa barrera de fuego antiaéreo. Las ametralladoras nos alcanzaban y sus balas sonaban sobre el avión como el granizo contra un tejado. Miré al teniente Mathis que estaba tumbado sobre su visor de bombardeo, apuntando hacia el objetivo. Jack era un chico tranquilo y el fuego de las ametralladoras antiaéreas no le alteró. No dijo una palabra, se limitaba a su tarea, atento al visor.»

«'Depósito de bombas abierto', le oí decir a Jack al piloto y a continuación le dio instrucciones para que se remontara un poco con objeto de alcanzar la altura de bombardeo.»

«En la pasada de bombardeo nos alcanzó aquella ráfaga. Faltaban unos segundos para llegar al punto en el que debíamos soltar las bombas cuando toda una barrera antiaérea llegó hasta la escuadrilla que encabezábamos.»

«Una de las granadas estalló a la derecha y un poco por debajo del morro, a no más de diez metros. Si hubiera estallado más cerca habría acabado con el avión.»

«Una ráfaga penetró por un costado del morro. Destrozó los cristales y se abrió paso ruidosamente.»

«Vi a Jack caer de espaldas hacia mí y tendí mis brazos para aminorar la caída. Para entonces los dos nos hallábamos ya en la parte posterior del morro, empujados supongo por la onda de la explosión.»

«Yo estaba medio en pie, medio tumbado contra la mampara posterior y Jack se apoyaba en mí. Yo ignoraba que estaba herido.»

«Sin ninguna ayuda por mi parte se irguió y volvió a su visor. Su pequeño asiento había desaparecido de allí por obra de la explosión y se arrodilló ante el visor. Sabía él muy bien que como bombardero del avión de vanguardia los resultados que obtuviera toda la escuadrilla podían depender de su precisión. Y no permitió que nada le detuviera. Parte de mi tarea como navegante es llevar un registro de los vuelos por lo que miré mi reloj para comprobar el momento de caída de las bombas.»

«Oí a Jack decir por el intercomunicador: 'Bomas.' Habitualmente empleaba una especie de sonsonete pero esta vez no acabó la frase...»

«Miré y vi a Jack tratando de extender el brazo para alcanzar la palanca de los portalones del depósito de bombas y cerrarlos. Cuando accionó la palanca cayó hacia atrás y le cogí. Esta fue la primera indicación que tuve de que algo iba mal. Vi que su brazo estaba muy malherido.»

«'Supongo que te dieron, chico.' Recuerdo que le dije pero su cabeza cayó inerte y vi que había sufrido heridas más graves que las del brazo. Supe en-

El teniente Jack Mathis (primero por la derecha) que a título póstumo recibió la primera Medalla de Honor del Congreso, otorgada en el teatro de operaciones de Europa por el eficaz bombardeo de Vegesack.





Pilotos de caza de la 8ª Fuerza Aérea durante la sesión informativa de su próxima misión.

tonces que estaba muerto. Cerré el depósito de bombas y regresé a mi puesto.»

En marzo de 1943 las tripulaciones de los B-17 con base en Inglaterra conocieron dos novedades de gran importancia. En primer lugar los P-47 del 8.º Mando de Cazas se encargaron de proporcionarles escolta. Pero sus esfuerzos iniciales quedaron neutralizados por su falta de alcance. Pasarían varios meses antes de que unos depósitos auxiliares de combustible les permitieran acompañar a los bombarderos hasta objetivos situados en el corazón de Alemania. En segundo lugar una empresa inglesa fabricó un chaleco protector de un revestimiento de acero que utilizarían las tripulaciones durante las pasadas de bombardeo. Estos «chalecos contra antiaéreos» salvaron muchas vidas y evitaron muchas heridas que sin ellos habrían sufrido los hombres de los B-17.

Durante el resto del mes de marzo la mayoría de las misiones estuvieron dirigidas contra la costa de la Europa ocupada y en todas estas operaciones actuaron las escoltas de cazas. Aunque hubo pérdidas fueron ligeras y no se registraron grandes batallas aéreas.

Después sobrevino la misión del 17 de abril cuyo objetivo era Bremen. Ciento quince B-17 de la 1.ª Ala de Bombardeo fueron enviados a bombardear la fábrica de Focke Wulf. Irónicamente fueron Focke Wulf 190 del JG1 los que se lanzaron contra los bombarderos en ataques frontales, los más terribles que habían experimentado hasta entonces las Fortalezas. Había una gran barrera antiaérea sobre el objetivo pero los cazas alemanes continuaron atacando a las Fortalezas aunque éstas siguieron volando en línea recta y a la altura marcada sobre el objetivo. Uno tras otro los bombarderos de los Grupos 91.º y 306.º cayeron ante sus cañones.

En aquel salvaje combate aéreo el 91.º Grupo perdió seis aviones mientras que los hombres del valiente e infortunado 306.º perdieron diez de sus B-17. Los artilleros afirmaron haber derribado a 63 cazas enemigos pero los archivos examinados después de la guerra indican que en el mejor de los casos no pudieron haber derribado más de diez.

El mal tiempo impidió que las Fortalezas pudieran realizar cualquier otra misión durante el mes de abril pero el 1 de mayo de 1943 los B-17 de la 1.ª Ala de Bombardeo se dirigieron a St. Nazaire. Las nubes sobre el objetivo impidieron que muchos aviones pudieran bombardearlo. Este hecho contribuyó también al error del navegante de vanguardia del 306.º Grupo que determinó que esta unidad comenzara a descender sobre la península de Brest, en Francia, creyendo que estaba ya sobre Inglaterra.

Los B-17 habían descendido ya a una altura de sólo 150 metros cuando tropezaron con una fuerte barrera antiaérea. La Fortaleza pilotada por el teniente Lewis P. Johnson fue seriamente alcanzada por los disparos enemigos que provocaron un incendio en el departamento de radio y en la rueda trasera. El operador de la radio y dos de los artilleros del centro creyeron probablemente que el avión estaba condenado y saltaron. Fue entonces cuando salió de su torreta el sargento Maynard H. «Snuffy» Smith que participaba en su primera misión de combate.

El general de brigada Grow (a la izquierda), diseñador de equipo protector para las tripulaciones de combate y el general de brigada Johnson examinan un nuevo chaleco antibalas que viste un artillero de Liberator.

Smith alcanzó un extintor del mamparo e hizo frente a las llamas del departamento de radio. Al advertir llamas en la parte posterior del fuselaje se apresuró a combatirlas y cuando se hallaba consagrado a esta tarea encontró gravemente herido al artillero de cola en su posición de combate. Smith prestó los primeros auxilios al artillero y le arrastró hacia adelante lejos del fuego. Smith siguió luchando contra las llamas del





La tripulación de un B-17 del 303° Grupo de Bombardeo retorna a la base tras haber realizado el 15 de junio de 1943 su misión de bombardeo número 28.



departamento de radio con todos los extintores que tuvo a su alcance y cuando éstos se agotaron orinó sobre el fuego en una última tentativa por extinguirlo. Para entonces la formación se hallaba sometida al ataque de los cazas enemigos de forma tal que Smith continuó luchando contra el fuego con sus ropas y después con sus manos mientras que se precipitaba de una tronera a otra, disparando contra los Focke Wulf con objeto de hacerles saber que no había quedado abandonada la parte posterior de la Fortaleza.

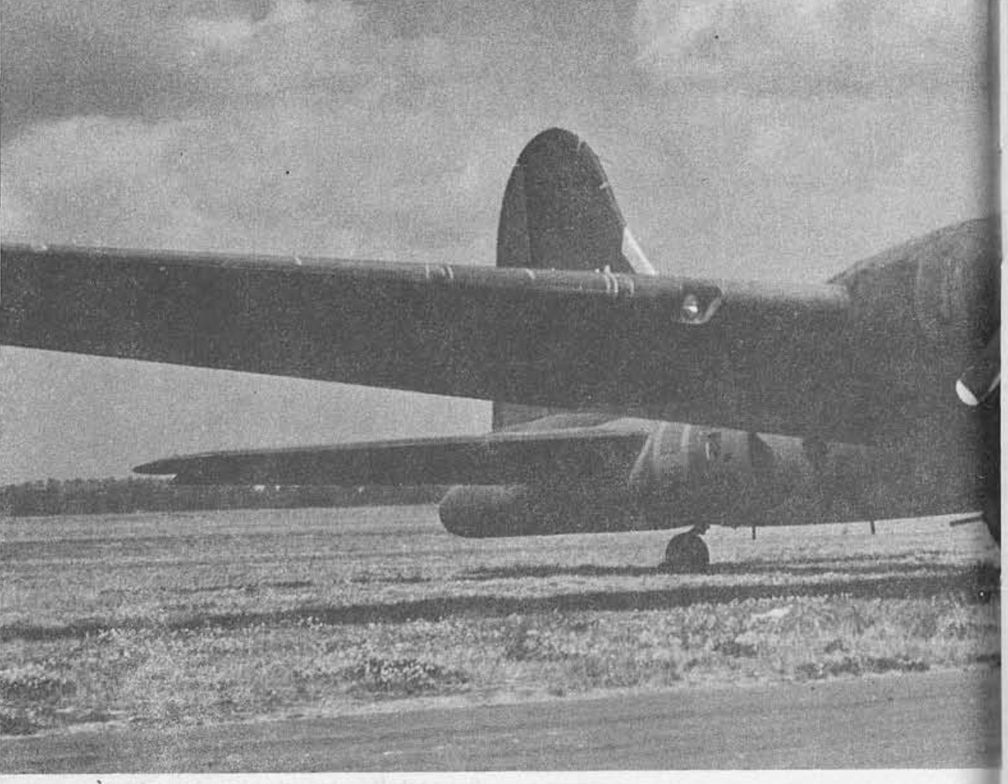
Una vez que se alejaron los cazas siguió extinguiendo el fuego y lanzó las municiones por el agujero abierto en el departamento de radio, con objeto de impedir que estallaran. Finalmente, tras 90 angustiosos minutos, el teniente Johnson consiguió aterrizar felizmente en Inglaterra. El piloto dijo al respecto: «Fue la voluntad de Dios y el valor y la tenacidad de Smith los que impidieron que mi aparato ardiera en vuelo.»

Los miembros de un grupo de bombardeo de regreso a su base dan cuenta de lo sucedido en su primera misión.

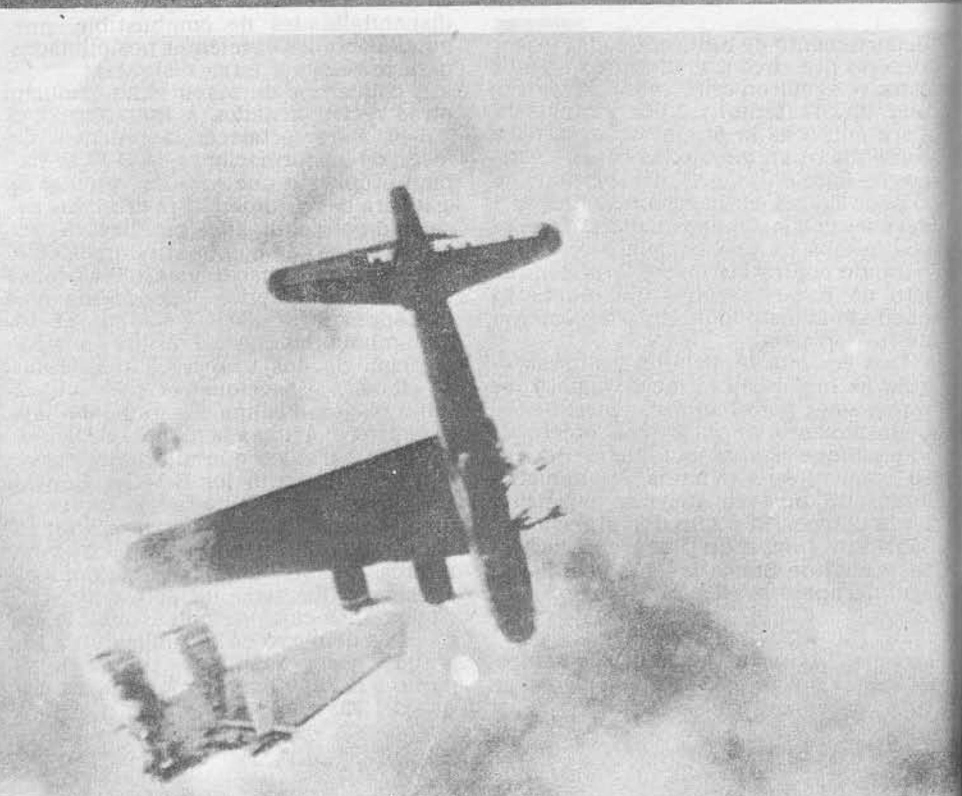
Los esfuerzos del sargento Maynard H. Smith fueron recompensados poco después con el otorgamiento de la Medalla de Honor del Congreso.

Las cuatro veteranas unidades de B-17 del 8.º Mando de Bombardeo atacaron Amberes el 4 de mayo. Aquel día significaría para ellos el final de una famosa era. Los Grupos de Bombardeo 91.º, 303.º, 305.º y 306.º ya no irían solos. Cuatro nuevos Grupos de B-17F acababan de llegar a Inglaterra y estaban listos para entrar en acción. A éstos se les unió el veterano 92.º Grupo que por fin fue relevado de sus misiones de entrenamiento y retornó al combate. Los nuevos Grupos de bombardeo, que realizarían sus primeras misiones antes de que hubiera concluido el mes de mayo de 1943, eran el 94.º, el 95.º, el 96.º y el 351.º Las tres unidades veteranas fueron equipadas con B-17F dotadas de los depósitos exteriores de combustible o «tanques de Tokio», que aumentaban en unos 4.100 litros la capacidad de sus disponibilidades de combustible, proporcionándoles excelentes posibilidades para misiones a larga distancia.

A comienzos de mayo hubo también otros recién llegados a Inglaterra: los YB-40. Para fortalecer la potencia de fuego de las formaciones de B-17 se habían propuesto que a cada Grupo se le asignara ciero número de Fortalezas especialmente equipadas que llevaran en vez de cargas de bombas un importante armamento defensivo. Veinte B-17 construidos en la fábrica Vega fueron modificados para convertirse en YB-40. El cambio fundamental residía en la colocación de dos torretas autoasistidas adicionales y accionadas por control remoto, situadas una exactamente bajo el morro del avión a la manera de la «torreta de barbilla» que ulteriormente se instalaría en todos los B-17G y la otra en el departamento de radio. En vez de una sola ametralladora se instalaron en cada posición dos del calibre 12,7 milímetros y en vez de la carga de bombas el espacio que éstas ocupaban fue destinado a las cajas de municiones. A comienzos de mayo de 1943 llegaron a Inglaterra trece YB-40 que fueron destinados a la 327.º Escuadrilla de Bombardeo del 92.º Grupo.







Los Messerschmitt continúan su acoso hasta lograr el objetivo buscado.

El 8.º Mando de Bombardeo no tardó en lanzar a la acción a las nuevas unidades junto con las veteranas de la 1.ª Ala de Bombardeo. Los aeródromos de St. Omer fueron los objetivos iniciales del 94.º, el 95.º y el 96.º Grupos el 13 de mayo y al día siguiente participaron en combates los cuatro.

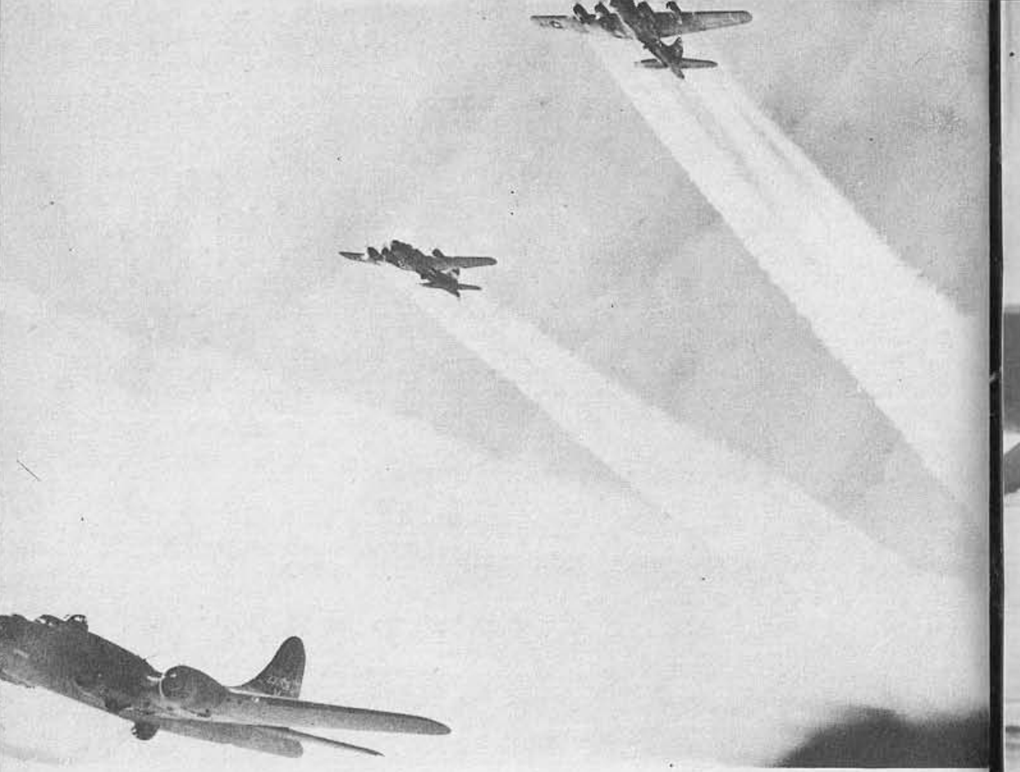
Como quienes les habían precedido, las nuevas unidades pronto tropezaron con la Luftwalle dispuesta a recibirlas. A pesar del bombardeo de sus aeródromos y de la diversificación de los ataques ya que el 8.º Mando de Bombardeo llegó en mayo de 1943 a fijar hasta tres objetivos en un solo día, los pilotos de los Messerschmitt 109 y de los Focke Wulf 190 prosiguieron realizando con gran efecto sus ataques frontales.

Ejemplo típico de los jóvenes y resueltos pilotos de intercepción de aquellos días fue el *Unteroffizier* Beckmann del 2/JG27. Aquí se describe en vivos términos el éxito alcanzado por el ataque de su unidad a una formación de Fortalezas el 21 de mayo:

Uno de los nuevos YB-40 en la base del 91° Grupo de Bombardeo en Inglaterra.

«Hacia las 12,20 horas vimos por encima y enfrente de nosotros una formación enemiga integrada por unas 50-60 Fortalezas Boeing. La formación volaba a una altura de 7.500 metros. Tras dos resueltos ataques frontales, el jefe de mi unidad, Oblt Jansen, tuvo que aterrizar por haber sido alcanzado su avión. Entonces yo volé con el par restante de mi unidad y efectué seis ulteriores ataques frontales contra un costado de la formación. En el último ataque me enfrenté con una Fortaleza que volaba a la derecha y observé que su motor inferior derecho empezaba a arder con llamas bien visibles. Después abandonó la formación y a las 12,35 estalló en el aire a unos 6-7.000 metros. Muy cerca de la explosión se distinguían en el aire cuatro paracaídas.»

El *Unteroffizier* Helmut Beckman y sus camaradas fueron hasta tal punto capaces de quebrantar a los bombarderos con su acoso frontal que el plan de ataque de éstos resultó considerablemente alterado. Por si esto no hubiera



Los B-17 se abren camino sobre Alemania rumbo hacia objetivos industriales.

sido suficiente aquel día y por vez primera otros cazas de la Luftwaffe emplearon contra las Fortalezas cohetes aire-aire. Los resueltos esfuerzos de la Luftwaffe estaban empezando a dar resultado. Doce B-17 cayeron ante los pilotos de los cazas alemanes cuando aquéllos atacaron Emden y Wilhelmshaven.

El tan elogiado YB-40 hizo su aparición en combate el 29 de mayo cuando siete de estos aviones poderosamente armados se unieron a una fuerza de bombardeo en sus ataques a St. Nazaire. Pronto resultó obvio el fallo fundamental del YB-40. Una vez que las Fortalezas lanzaban sus bombas abandonaban rápidamente el objetivo rumbo a casa pero los YB-40 todavía tenían sus panzas repletas de municiones y ello unido al peso adicional de las ametralladoras y de las torretas les impedía mantenerse en formación. Para que ésta no se desintegrara los otros B-17 recibieron la orden de reducir el número de sus revoluciones al objeto de que los YB-40 las alcanzaran.

Aunque el plan final de la ofensiva combinada de bombardeo contra el continente europeo había sido aprobado en enero de 1943 durante la conferencia de Casablanca entre el Presidente de los Estados Unidos Franklin D. Roosevelt y el Primer Ministro de la Gran Bretaña, Winston Churchill la primera instrucción oficial al respecto no apareció hasta el 10 de junio de 1943 por obra de la Junta combinada de Jefes de Estado Mayor. Esta tarea exigía por parte de las unidades estratégicas de las Fuerzas Aéreas norteamericanas y de la Royal Air Force británica un esfuerzo conjunto para destruir el potencial bélico de Alemania. La Royal Air Force atacaría sus objetivos de noche y las Fuerzas Aéreas norteamericanas proseguirían su campaña diurna, manteniendo así al enemigo alerta ante un posible ataque durante las veinticuatro horas del día.

Gran parte de los esfuerzos iniciales de las Fuerzas Aéreas norteamericanas habían estado dirigidos por necesidad contra los refugios de los submarinos

Carga de bombas en una Fortaleza Volante para un ataque de la Operación «Point-Blank».

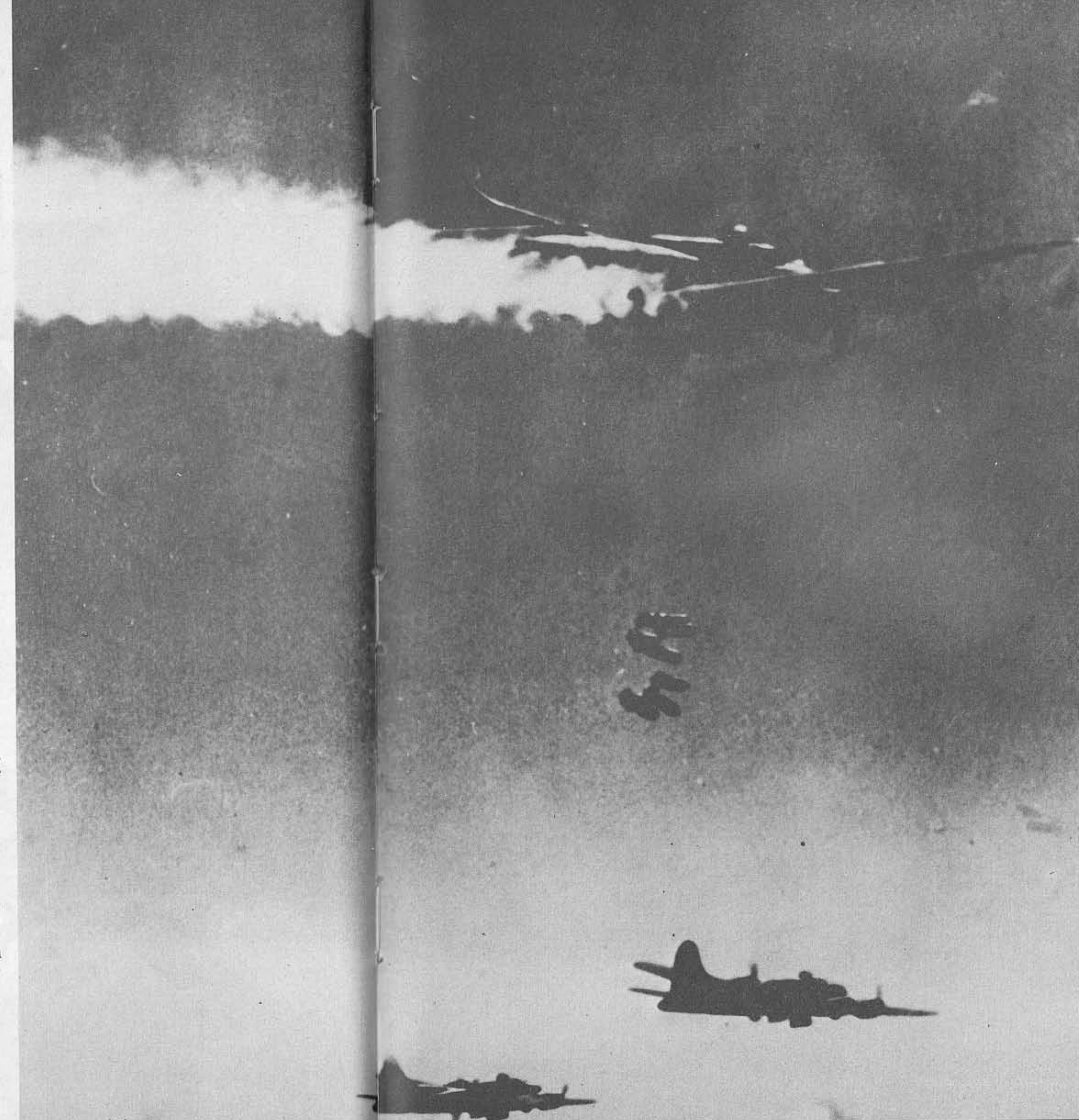
alemanes. Fue escaso el daño que los B-17 infligieron realmente pero para junio de 1943 la amenaza de los submarinos había comenzado a declinar. El objetivo fundamental de los bombarderos norteamericanos en Inglaterra era atacar la industria aeronáutica alemana y las fábricas que nutrían directamente a la Luftwaffe con objeto de arrebatar al enemigo la supremacía aérea. A esta operación de destrucción del potencial industrial de Alemania durante 1943 y 1944 se la denominaría Operación Pointblank (A quemarropa).

El 13 de junio las Fortalezas se aventuraron a prescindir de su paraguas de la escolta de cazas para atacar Bremen y Kiel. Mientras que la 1.ª Ala fue a Bremen, los B-17 de la 4.ª Ala se dirigieron a atacar los muelles para submarinos de Kiel. La Luftwaffe les aguardaba con el grueso de sus fuerzas. Con su habitual ataque frontal los aviones alemanes derribaron una tras otra Fortaleza de la formación del 95.º Grupo. En la batalla aérea librada en el camino de ida y vuelta perdió diez de los dieciséis B-17 participantes.

La misión fue más afortunada para el 94.º Grupo y sus artilleros estaban ya sin duda haciendo planes para las diversiones nocturnas mientras que procedían a desmontar y a limpiar sus armas cuando de regreso, sobre el Mar del Norte y a unas veinte millas de la costa inglesa, estos aviones fueron atacados por una formación de doce negros Junkers 88, cazas nocturnos. Realizaron muy bien su pavorosa tarea. Nueve de las Fortalezas cayeron al mar antes de que los cazas de la Luftwaffe dieran por concluido su ataque. Es innecesario añadir que en el 8.º Mando de Bombardeo no volverían a limpiarse las armas de ningún avión antes de que éste hubiera aterrizado en Inglaterra.

En una de las más fructíferas misiones de comienzos del verano de 1943 las Fortalezas sorprendieron a los alemanes y alcanzaron la importante fábrica de caucho sintético de Huls. La fuerza principal que despegó en la mañna del 22 de junio utilizó la misma ruta empleada cuando el objetivo era Bremen o Kiel. Al llegar los bombarderos a un punto situado al Norte de Amsterdam giraron y se dirigieron en línea recta hacia Huls.

Se efectuaron, tanto por parte de los



Una Fortaleza incendiada pero aun capaz de lanzar sus bombas.



bombarderos como de la fuerza de escolta varios vuelos de diversión que obligaron a algunos cazas alemanes a retirarse del objetivo. Así quedó la escena dispuesta para una muy eficaz pasada. De las 422 toneladas de bombas lanzadas, más del 80 por ciento cayeron en el recinto de la factoría. Tan eficaz fue esta misión que toda la fábrica de caucho hubo de permanecer cerrada al menos durante un mes y pasaron seis meses antes de que llegara a su antiguo nivel la producción de caucho sintético. Pero el mal tiempo impidió que los bombarderos pudieran penetrar en Alemania durante el resto del mes y las misiones realizadas estuvieron exclusivamente dirigidas contra aeródromos de Francia y objetos de la costa.

En uno de tales ataques a los aeródromos, efectuado el 26 de junio, fue cuando el 306.º Grupo de Bombardeo perdió a uno de sus primeros héroes, el capitán Raymond Check, que participaba en su última misión. El teniente coronel J. W. Wilson había decidido volar como copiloto de Check en aquel fatídico vuelo a Tricqueville mientras que el copiloto habitual, teniente Bill Cassidy, ocupaba una de las posiciones artilleras laterales, simplemente para «estar en Check» en su último vuelo.

Cuando realizaba su pasada de bombardeo los cazas alemanes atacaron frontalmente y Check murió instantáneamente al estallar en la cabina una granada de 20 milímetros. La explosión provocó un incendio pero el teniente coronel Wilson logró mantener la Fortaleza en posición. El calor se hizo tan intenso que fundió el caucho de la máscara de oxígeno de Wilson y quemó sus manos hasta tal grado que hubo de abandonar los mandos. Afortunadamente, el teniente Cassidy pudo reptar desde su posición lateral y hacer volver a Inglaterra a la Fortaleza.

A comienzos de julio de 1943 los B-17 del 8.º Mando de Bombardeo prosiguieron sus ataques contra los aeródromos y los objetivos industriales de la costa del Canal. La primera misión realmente extraordinaria sobrevino el día 24 de julio cuando una formación de Fortalezas atacó las plantas de magnesio, aluminio y nitrato en Noruega. Los «tanques de Tokio» del último modelo B-17 hicieron posible este desplazamiento y cogieron por sorpresa a la Luftwaffe. Los B-17F

Continuan los ataques a Noruega.

hallaron escasa oposición aérea y las tripulaciones de los bombarderos afirmaron haber logrado buenos blancos.

Al día siguiente los objetivos fueron las instalaciones y los refugios en construcción para submarinos en Hamburgo y en Kiel. Las unidades de caza de la Luftwaffe estaban preparadas y aunque las Fortalezas realizaron un bombardeo eficaz nueve no regresaron a su base, en su mayoría derribadas por los cazas enemigos.

Sin otra escolta que la de tres YB-40 más de 300 bombarderos se lanzaron el 26 de julio contra la fábrica de caucho de Hanover y los muelles de submarinos en Hamburgo. Una vez más los bombardeos fueron buenos pero las pérdidas resultaron muy elevadas. Cayeron 24 B-17, al menos trece de ellos frente a los cazas.

Como copiloto de una Fortaleza del 92.º Grupo de Bombardeo llamada «Ruthie II» figuraba en aquella misión el Oficial de Vuelo John C. Morgan. Cuando los Focke Wulf 190 realizaron su primera pasada frontal, su piloto, el teniente Robert L. Campbell, fue alcanzado por el fuego enemigo que fracturó su cráneo. Inmediatamente después Campbel cayó sobre los mandos, bloqueándolos. Morgan aferró los controles y se esforzó tenazmente por mantener en formación al avión mientras que con la otra mano trataba de apartar de los mandos al piloto, enloquecido por el dolor. Desesperado, Morgan pidió ayuda pero el intercomunicador había resultado averiado. Al no recibir respuesta supuso que la mayoría de la tripulación había saltado.

Al mismo tiempo que era herido el piloto, el artillero de la torreta superior caía de su posición hacia el morro con un brazo casi cortado. El navegante comprendió que aquel hombre moriría rápidamente si no recibía cuidados médicos. El portalón del morro estaba abierto y con gran dificultad el navegador consiguió empujar al artillero hacia afuera con su paracaídas entre sus brazos. Milagrosamente el paracídas se abrió y más tarde se supo que el artillero había sido capturado como prisionero de guerra.

Mientras tanto Morgan siguió luchando para apartar al piloto al tiempo que se esforzaba por mantenerse en formación. En vez de arriesgarse a volver a casa en pleno e intenso ataque enemigo, Morgan decidió volar con su grupo. Al cabo de dos horas, durante las cuales «Ruthie II» completó la misión con el resto de los B-17, Morgan fue finalmente descubierto por el navegante, el teniente Koske, que ayudó a retirar de su asiento al piloto, mortalmente herido y a trasladarle al morro del avión. Por su heroica hazaña el Oficial de Vuelo Morgan recibió la Medalla de Honor del Congreso.

Durante el resto de los días de buen tiempo del mes de julio las Fortalezas continuaron llevando la guerra a Alemania y las pérdidas siguieron aumentando. Otros veintidós bombarderos se perdieron en una misión a Kassel el 28 de julio. Una misión a Kiel el 29 costó diez B-17 y al retorno de Kassel el 30 de julio se perdió otra docena.

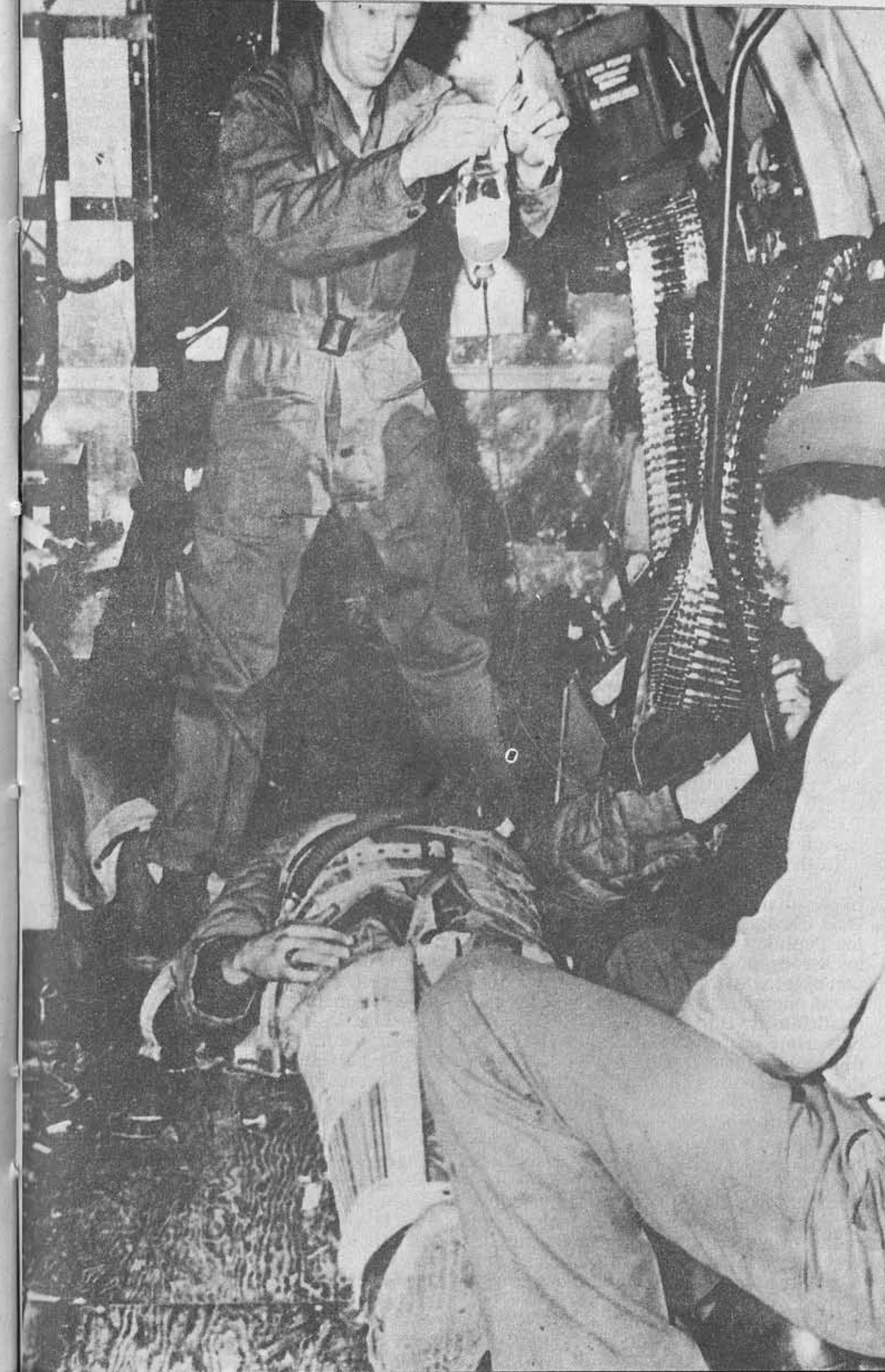
A lo largo del mes de julio los YB-40 prosiguieron volando con los diferentes grupos de bombarderos pero fueron muy escasos los auxilios que pudieron prestar. Su pesada carga de municiones obligaba a reducir la velocidad en el vuelo de regreso y se resolvió que no valía la pena integrarlos en las formaciones de B-17. Así concluyó el experimento del YB-40. Aquel avión no volvió a participar en ulteriores misiones de combate.

Hasta que los cazas de acompañamiento pudieran disponer de depósitos adicionales y lanzables de combustible correspondería a las tripulaciones de los bombarderos la tarea de luchar por sí solas para llevar a cabo la Operación Pointblank y alcanzar objetivos situados en el corazón de Alemania.

Durante el verano de 1943 la fuerza del 8.º Mando de Bombardeo había seguido aumentando y para agosto contaba ya con dieciséis Grupos de combate, capaces de emplear en una misión hasta casi cuatrocientos B-17. Pero la fuerza de la Luftwaffe había crecido de manera similar. Para combatir la amenaza de los bombarderos habían llegado cazas no sólo del frente oriental sino también algunos de Italia. La dotación de cazas de la Luftwaffe en el Oeste había pasado de 270 aviones en abril de 1943 a 630 para agosto del mismo año.

Frente a tales obstáculos el 8.º Mando de Bombardeo acometió el 16 de agosto de 1943 la que hasta entonces era su más ambiciosa penetración. El largo alcance de los B-17F de la nueva 4.ª Ala de Bombardeo permitía realizar una histórica hazaña, atacando el comple-

Primeros auxilios a un artillero herido antes de ser trasladado a un hospital.





John C. Morgan, cuando era teniente.

jo aeronáutico de Messerschmitt en Regensbrug (Ratisbona) desde donde los aviones continuarían para aterrizar en Africa del Norte.

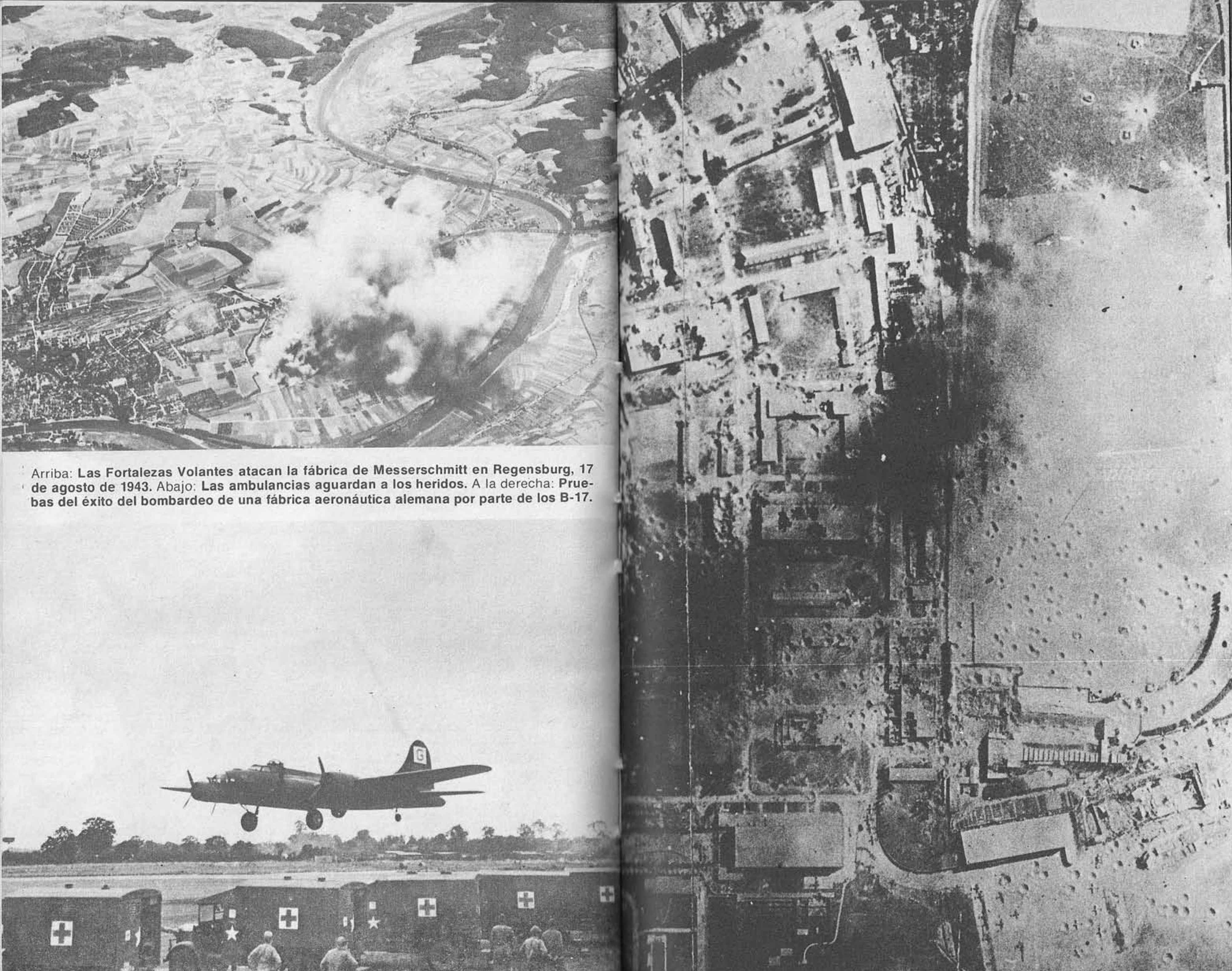
Estaba proyectado que la 1.ª Ala de Bombardeo seguiría diez minutos después de los B-17 con destino a Regensburg para atacar la fábrica de rodamientos a bolas de Schweinfurt. Los B-26 del 18.º Mando de Apoyo Aéreo y los Typhoons de la RAF bombardearían los aeródromos de Francia y de Holanda con objeto de atraer hacia sí parte de los cazas enemigos. Además de dieciséis escuadrillas de Sptfires de la RAF proporcionarían protección sobre el Canal y dieciocho escuadrillas de P-47 Thunderbolts escoltarían a los bombarderos hasta el límite de su radio de acción. Tras bombardear su objetivo de Schweinfurt la 1.ª Ala regresaría a Inglaterra.

El mal tiempo sobre las bases de bombarderos de la 1.ª Ala impidió que la misión fuera realizada tal como se había proyectado. Con objeto de que la 4.ª Ala continuara hasta Africa del Norte resultaba imprescindible que estos aviones partieran en el momento previsto ya que el tiempo sobre sus bases así lo permitía. Y así lo hicieron. El despegue de la 1.ª Ala fue demorado tres horas y media con objeto de que la escolta de cazas que acompañara a las Fortalezas con destino a Regensburg volviera para reabastecerse y luego despegara para escoltar a la misión de Schweinfurt.

La Luftwaffe, que estaba al acecho, atacó a las Fortalezas en cuanto éstas fueron abandonadas por los cazas. Los aviones alemanes no sólo emplearon el ataque frontal sino que recurrieron a todas las demás técnicas concebibles. Aunque la mayoría de los cazas monomotores atacaron frontalmente a los B-17, otros descendieron sobre las formaciones de combate, picando desde la escuadrilla más alta hasta la más baja. Los bimotores Messerschmitt 110 y Junkers Ju 88 se mantuvieron fuera del alcance de las ametralladoras y lanzaron sus cohetes contra las formaciones. Se registraron incluso casos de bombas lanzadas desde arriba en paracaídas. El cronista del 100.º Grupo de Bombardeo narró así aquella batalla aérea:

«Tuvo lugar a 17 kilómetros al sudeste de Amberes. Los alemanes aparecieron rápidamente. Las torretas de las Fortalezas apuntaban hacia todas las direcciones y alturas y las ráfagas hendían el aire. Desde el momento inicial, casi de pánico, hasta que cesó dos horas más tarde la ofensiva, los aviones del 100.º sufrieron más de doscientos ataques. Los tripulantes norteamericanos contemplaban desesperadamente el despliegue y acoso de la Luftwaffe. Los pilotos alemanes parecían haber adivinado la ruta que seguirían los norteamericanos y más tarde muchos de éstos confesarían que habían sentido el terrible miedo de haber sido cogidos en una trampa. Cuando los aviones penetraron en el Reich propiamente dicho pareció aumentar la intensidad de los ataques. El Grupo sufría la constante presión de los ataques individuales de los cazas que aparecían por todos los lados. Por fortuna aquellos hombres no sabían que el combate no había llegado aún a su peor momento. Fortalezas y cazas iluminaban el cielo con una sucesión de brillantes explosiones y el aire, que rebosaba de fragmentos metálicos, sólo parecía contener muerte y la idea de que esa muerte era inevitable.»

Las pérdidas de B-17 siguen aumentando.



Arriba: **Las Fortalezas Volantes atacan la fábrica de Messerschmitt en Regensburg, 17 de agosto de 1943.** Abajo: **Las ambulancias aguardan a los heridos.** A la derecha: **Pruebas del éxito del bombardeo de una fábrica aeronáutica alemana por parte de los B-17.**

«Una pareja de bimotores alemanes volaba a un costado, como si estuviera al acecho, y avisaba a sus amigos, situados más adelante, para que prepararan una cálida bienvenida a aquellos invasores cuando penetraran más profundamente en su país.»

«Cuando los artilleros se acostumbraron a la destrucción los B-17 temblaban con la furia de sus ametralladoras del calibre 12,7 milímetros. En muchos aviones escaseaban ya las municiones y las cintas de balas eran trasladadas de una posición a otra. Al otro lado de las ventanillas descendían los paracaídas en lentas espirales en curioso contraste con las curvas rápidas y complejas que describían en su caída las piezas de los aviones. Era imposible registrar con claridad la sucesión de acontecimientos. Toda la formación se tornó una caleidoscópica pesadilla, entre el humo y el fuego y los colores amarillos, rojo y negro de los morros de los aviones enemigos que destacaban contra el fondo azul e increíblemente pacífico del cielo.»

Por fortuna, el coronel Curtis LeMay, que mandaba la formación prosiguió hacia Africa del Norte. La Luftwaffe pareció desconcertada cuando las Fortalezas continuaron rumbo al Sur. De los 183 B-17 que habían atacado Regensburg se perdieron veinticuatro. Los resultados del bombardeo fueron excelentes y considerables los daños producidos a la factoría de Messerschmitt.

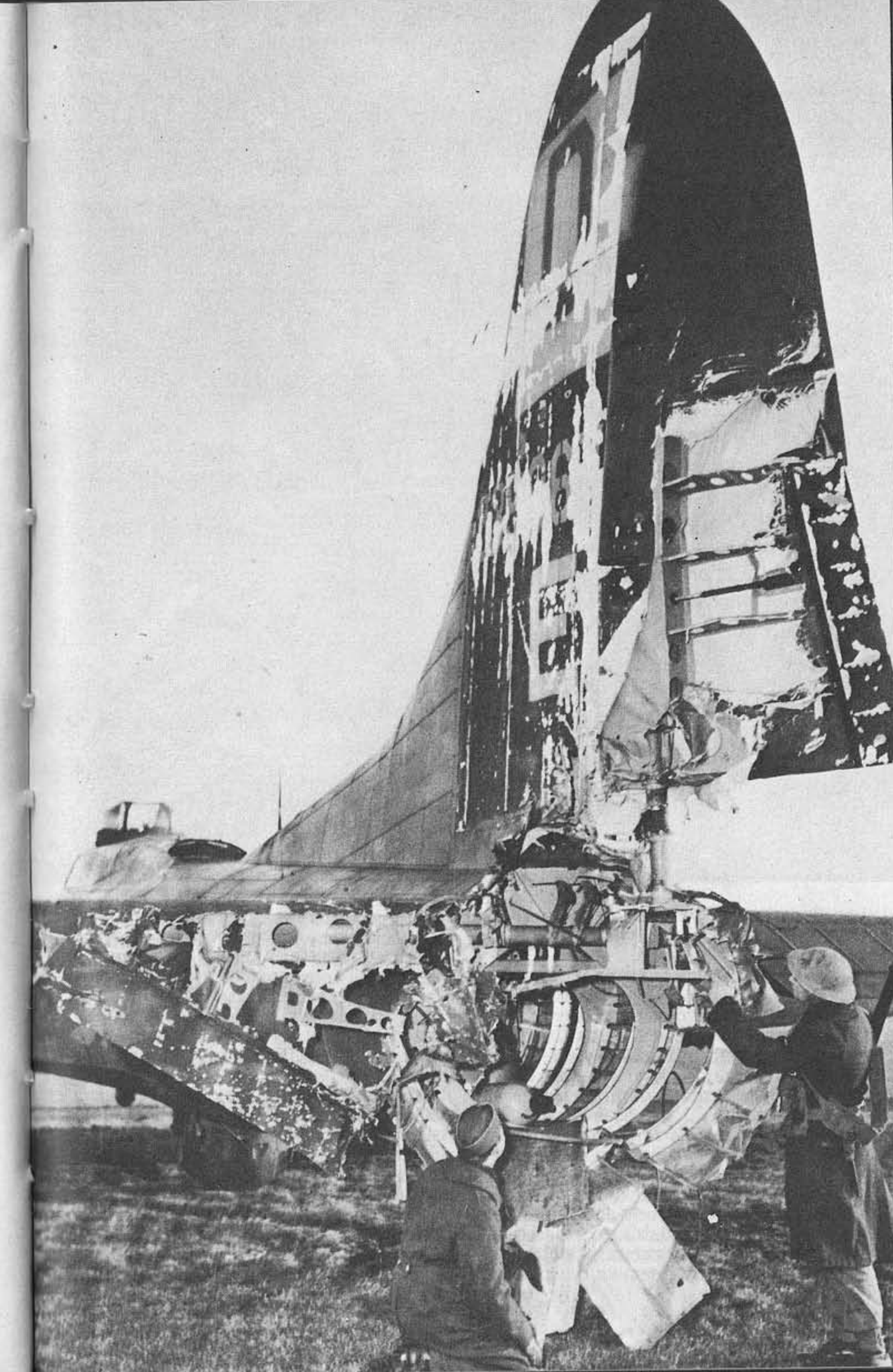
La escolta de cazas que había acompañado a la fuerza de Regensburg regresó, se reabasteció de municiones y combustible y despegó de nuevo. La 1.ª División de Bombardeo realizó su nuevo programa pero volvió a suceder lo mismo cuando los cazas de escolta abandonaron a los bombarderos. Después de que la primera misión se dirigiera hacia el Sur, los aviones de la Luftwaffe habían tenido tiempo suficiente para aterrizar y reabastecerse y ahora, totalmente alertas, parecían más numerosos. El bombardeo de Schweinfurt no fue tan eficaz como el de Regensburg pero las pérdidas resultaron más elevadas. Una vez más los cazas alemanes se concentraron contra la vanguardia. Los infortunados 91.º y 381.º Grupos de Bombardeo perdieron respectivamente 10 y 11 B-17. En total la misión a Schweinfurt costó a los norteamericanos treinta y seis aviones, lo que elevó al total fenomenal de 60 el número de Fortalezas Volantes perdidas aquel día en las dos misiones. Esta pérdida suponía el 19 por ciento de la fuerza atacante y era una proporción excesivamente alta.

Si no hubiese sido por la dureza de constitución del B-17 las pérdidas habrían sido más elevadas. La Fortaleza era sin duda uno de los aviones más resistentes entre todos los que habían participado en combate. Tripulaciones hubo que consiguieron regresar en un avión con tres, dos e incluso con un solo motor funcionando. Volvieron acribillados a balazos, con la cola casi seccionada, con manojos enteros de cables de control rotos y muchísimas veces con más de la mitad de los tripulantes heridos. Pero los B-17 se las arreglaban para retornar al Canal de la Mancha donde muchos amerizaban y donde las tripulaciones eran rescatadas de las heladas aguas. Otros tocaban tierra de panza o efectuaban aterrizajes de fortuna en alguno de los numerosos aeródromos del sudeste de Inglaterra.

Tras las graves pérdidas del 17 de agosto, el 8.º Mando de Bombardeo concentró su atención en los aeródromos de Francia. Así se inició una nueva operación que llevaría el nombre en clave de «Starkey». Este plan preveía la destrucción de los aviones de la Luftwaffe en sus numerosas bases de Francia y de Holanda. Aquellos aeródromos fueron atacados a finales de agosto y comienzos de septiembre pero los daños ocasionados tuvieron escasa repercusión. La Luftwaffe no apareció masivamente para atacar a los bombarderos ni las bombas de éstos destruyeron en tierra un número considerable de cazas enemigos.

El 8.º Mando no volvió a organizar una misión estratégica en gran escala hasta el 6 de septiembre de 1943 cuando a los B-17 se les encomendó bombardear las fábricas aeronáuticas y de rodamientos a bolas que existían en torno a Stuttgart. Mientras que los B-24 realizaban una misión de diversión hacia el Norte las Fortalezas pusieron rumbo a los objetivos que se les habían fijado en donde el bombardeo tropezó con el obstáculo de una gruesa capa de nubes.

Una vez más la Luftwaffe les estaba aguardando. Los aviones del 388.º Grupo de Bombardeo fueron los que llevaron la peor parte. Un cronista señala: «La formación del Grupo estuvo a



Una Fortaleza muestra los destrozos del combate tras haber realizado con éxito un aterrizaje de emergencia.



Los dispersos restos de una Fortaleza Volante.

punto de desintegrarse. Los cazas enemigos en grupos de tres y girando sobre su eje longitudinal cruzaban entre nuestros aviones. Cada vez que utilizaban esta táctica alguna Fortaleza resultaba averiada, destruida o se veía forzada a abandonar la formación, momento en el que era presa fácil para las hordas de cazas que esperaban semejante oportunidad. Los aviones de vanguardia volaban en formación muy cerrada. El artillero lateral del primer avión informó que podría haber tocado la punta del ala del avión que volaba a su derecha. Sin embargo un caza enemigo, evitando la colisión por muy poco, se deslizó entre el aparato de vanguardia y el que volaba a su izquierda. Inmediatamente después de este ataque el compartimento del bombardero y del piloto se convíritieron en una masa de llamas y el avión cayó en barrena. Nuestras ametralladoras destruyeron el caza enemigo antes de que se hubiera alejado treinta metros.»

«Más de cien cazas alemanes acosaron a nuestro Grupo que desesperadamente rechazó ataque tras ataque durante varias horas. Nuestra escuadrilla más baja (la 563.ª) resultó completamente eliminada.»

«El primer ataque intenso fue el realizado por unos cazas que se lanzaron de frente contra la formación desde cuatro o cinco kilómetros de distancia y entre las 11,00 horas y la 01,00 (1). Durante los primeros cinco minutos, mientras todavía existía nuestra escuadrilla, el ataque se concentró especialmente en la izquierda, hacia las 11,00 horas. Los cazas nos acometían, ligeramente escalonados, a intervalos de 20 segundos. A una distancia de 250 a 350 metros iniciaban una rotación longitudinal, realizaban una pasada ante la escuadrilla de vanguardia y se retiraban. Tras la eliminación de la escudrlla inferior realizaron la misma táctica por la derecha. En algunos ataques los aviones enemigos llegaban a distancias de 50 a 70 metros.»

(1) En aviación y en artillería antiaérea se suele indicar la dirección de que procede un blanco, refiriéndose a su posición horaria en la esfera de un reloj imaginario. (N. del T.)

«Perdimos once de nuestroa aviones y murió el teniente Kreuger mientras que su copiloto, el teniente Mayfield resultó gravemente herido por el estallido en la cabina de una granada de 20 milímetros. Su artillero lateral, el sargento R. Hill fue también seriamente alcanzado.»

Para que la situación fuera aún peor algunos de los bombarderos *se habían* internado en Alemania más profundamente de lo que juzgaban por culpa de los errores de navegación provocados por la nubosidad. De esta manera, en el vuelo de regreso se vieron privados de combustible. Doce B-17 amerizarían en el Canal antes de que terminara el día. Cuando se realizó el balance de la misión pudo advertirse que no habían regresado a su base 45 de los B-17.



Aterrizaje de un B-24 durante la Operación «Starkey».

La misión de Stuttgart sirvió para que los jefes del 8.º Mando comprendieran aún más claramente que necesitaban realizar mayores progresos en el campo del bombardeo «a ciegas» o bombardeo con radar. Durante varios meses cierto número de tripulaciones norteamericanas se habían entrenado con la Royal Air Force en el manejo de los aparatos de navegación designados bajo los nombres de Oboe y Gee.

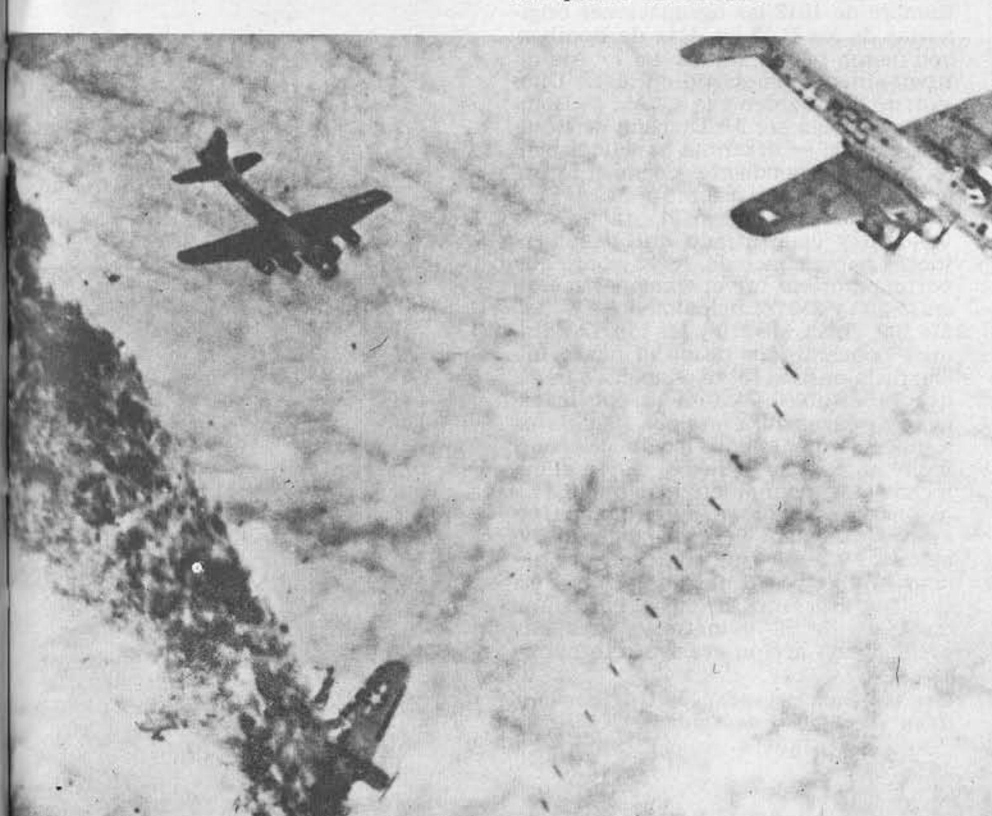
Pero en las campañas diurnas que realizaban los norteamericanos se precisaba algo más útil que estos aparatos de navegación. En la primavera de 1943 el general Eaker habló con la RAF para que sus jefes le confiaran ocho unidades de equipos de radar H2S con los que podría tenderse una alfombra de bombas con un cielo completamente cubierto. Estos aparatos permitirían que unos observadores bien preparados y atentos a las correspondientes pantallas de radar pudieran distinguir algunas características del terreno. Con formaciones encabezadas por tripulaciones «rastreadoras» podría proseguirse la guerra contra Alemania aunque continuaran los largos períodos de mal tiempo que hasta entonces habían mantenido inmóviles en tierra durante semanas a los aviones del 8.º Mando de Bombardeo.

El 27 de septiembre de 1943 más de 300 B-17 de la 1.ª y 2.ª Divisiones de Bombardeo, encabezadas por aviones equipados con aparatos H2S despegaron rumbo a Emdem. Ya sobre el objetivo el avión con radar de una de las alas lanzó una señal de humo mientras que una segunda ala encontró un momentáneo claro entre las nubes y bombardeó con visibilidad. Aunque durante la misión se produjo una cierta confusión en la formación de bombarderos se mantuvo el optimismo inicial: ya no sólo podrían alcanzar objetivos con mal tiempo sino que en estas condiciones la oposición de los cazas enemigos no será tan eficaz como con tiempo claro.

En el otoño de 1943 se introducirían además otras innovaciones como las denominadas «Window» (Ventana) y «Carpet» (Alfombra). «Window» era una serie de tiras metálicas de sólo 1,52 milímetros y unos 50 centímetros de longitud que lanzaba el avión en el punto inicial de la pasada de bombardeo. Estas tiras metálicas tendían a aparecer como millares de objetivos en las pantallas del radar alemán y confundían a menudo a sus operadores.

«Carpet» era un transmisor de radio a bordo de un avión que podía ser utilizado para interferir las frecuencias del radar enemigo. Este equipo fue empleado por vez primera el 8 de octubre cuando las Fortalezas bombardearon objetivos en Bremen y Vegesack. El fuego de la defensa antiaérea fue un poco menor contra la formación equipada con Carpet pero no es seguro que fuera realmente debido al empleo del nuevo aparato.

En el otoño de 1943 los Grupos de Fortalezas recibieron también los primeros B-17G. El nuevo B-17 disponía de una nueva «torreta de barbilla» Bendix que contaba con dos ametralladoras gemelas del calibre 12, 7 milímetros accionadas mediante control remoto por el bombardero. La nueva torreta era muy similar a la que un principio se utilizó en el YB-40. Otra característica que resultó ser muy del agrado de los artilleros fue la instalación de planchas de plexiglás en las ventanillas laterales con las que se dulcificaba notablemente la



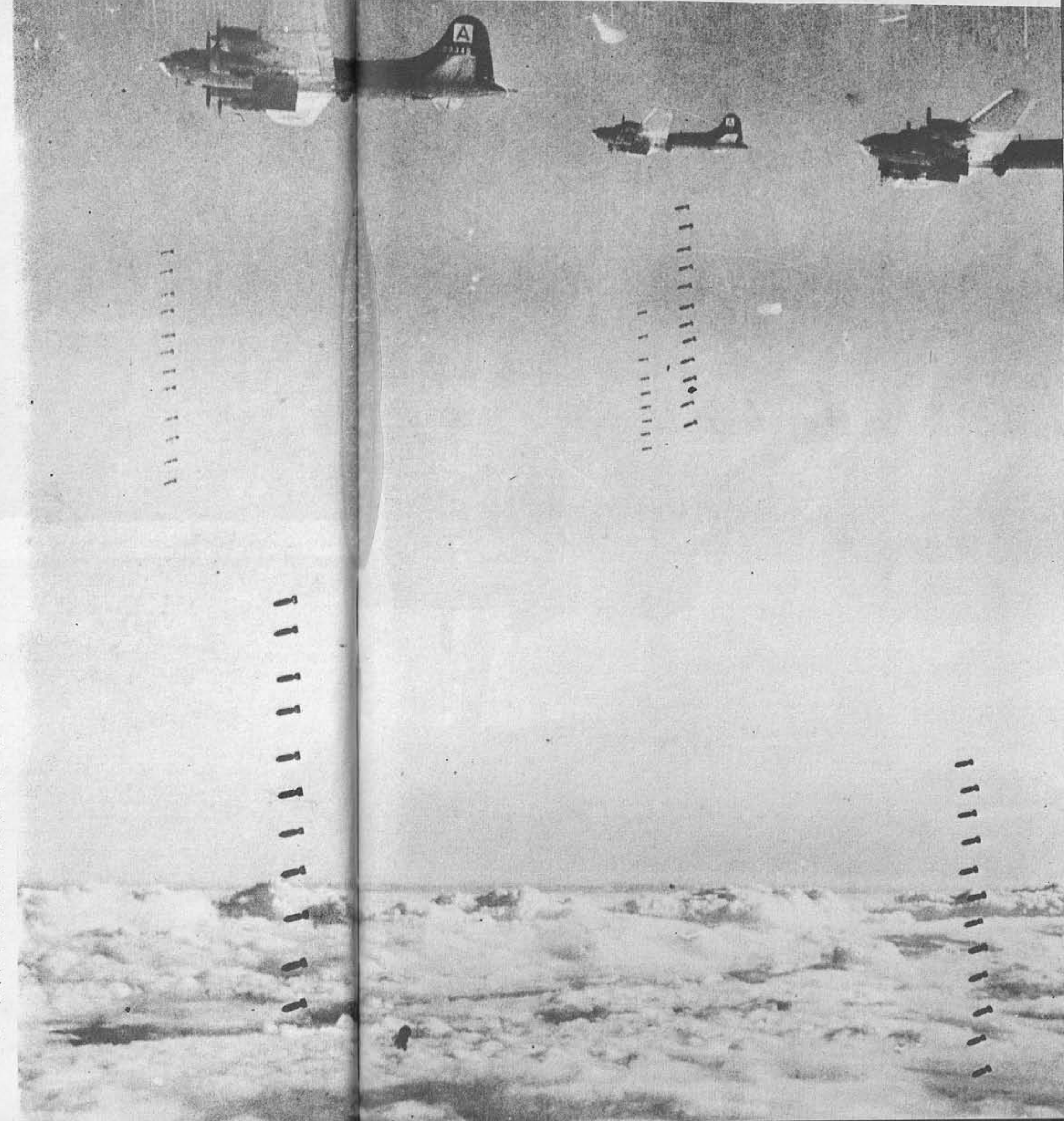
Es derribada otra Fortaleza.

temperatura que habían de soportar. Sin embargo para entonces muchos de los B-17F estaban ya equipados con tales ventanillas con objeto de disminuir el elevado número de casos de congelación entre los artilleros de cola.

El 9 de octubre las Fortalezas penetraron profundamente en Alemania merced a un ataque del 8.º Mando de Bombardeo orientado en tres direcciones. Una de las fuerzas se dirigió a la Prusia oriental para bombardear la factoría de Focke Wulf en Marienburg, a más de 300 kilómetros al este de Berlín. Una segunda formación llegó hasta el nordeste de Berlín para bombardear en Anklam la fábrica de aviones Arado mientras que la tercera se dirigió hacia el puerto de Dantzig. Se perdieron veintiocho bombarderos de los que dieciocho correspondieron a la fuerza de Anklam que fue la más castigada. Los éxitos más relevantes fueron los alcanzados por la formación de Marienburg donde la fábrica de Focke Wulf resultó casi completamente destruida por bombas explosivas e incendiarias.

Al día siguiente el objetivo fue Munster. Para la 3.ª División de Bombardeo constituyó toda una prueba. (En septiembre de 1943 las agrupaciones originarias de los B-17 en Alas de Bombardeo fueron reemplazadas. La 1.ª Ala de Bombardeo se convirtió en la 1.ª División de Bombardeo y la 4.ª Ala de Bombardeo pasó a ser 3.ª División de Bombardeo). Así se describió aquella acción en el correspondiente documento informativo de la división:

«Esta división sufrió el ataque más violento y concentrado que hasta entonces había conocido. Los aviones que participaron en las operaciones fueron entre 200 y 250, principalmente FW 190, Me 109, Ju 88, Me 210 y Me 110. Los ataques concentrados desde el punto inicial de la pasada sobre el objetivo hasta que se estableció contacto con la escolta de cazas duraron unos 45 minutos y procedieron de todas las direcciones y a diferentes alturas. Se realizaron al parecer siguiendo un método definido. Los aviones enemigos se aproximaban en grupos, atacaban en formaciones de 3-6 aparatos y se dirigían en línea recta hacia sus objetivos al mismo nivel que éstos. Los atacantes llegaban hasta una distancia de 50-70 metros y tras emprender una acción evasiva retornaban

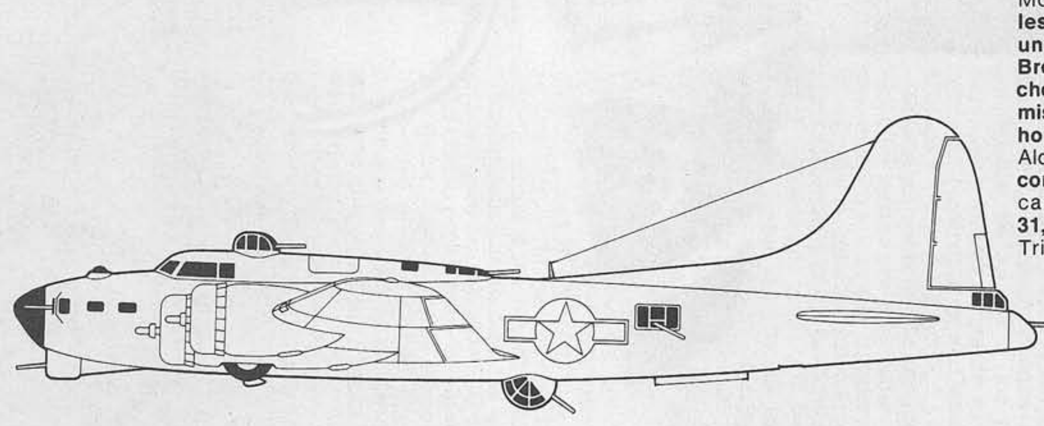


Con la ayuda del radar los B-17 bombardean su objetivo de Emden.



B-17G: recién llegados Prestwick tras su vuelo sobre el Atlántico.

La Fortaleza Volante Boeing B-17G.
Motores: **Cuatro Wright R-1820-97 radiales, de 1.200 hp. en el despegue cada uno.** Armamento: **Hasta 13 ametralladoras Browning M2 de 12,7 mm. con 6.380 cartuchos y hasta 7.900 kilos de bombas en misiones cortas.** Velocidad: **485 km. por hora a 7.620 m. de altura.** Techo: **10.820 m.** Alcance: **Máximo de 5.450 km., 3.200 km. con 2.700 kilos de bombas.** Pesos vacío-cargado: **16.370-32.616.** Envergadura: **31,62 m.** Longitud: **22,77 m.** Altura: **5,82 m.** Tripulación: **11.**





para reanudar su acoso. Los aviones enemigos mostraron una resuelta tendencia a concentrar sus ataques en sucesivos grupos hasta el punto de penetrar a través del grupo de vanguardia para atacar al inferior (el 100.º Grupo.»

«Tras concentrarse en este 100.º Grupo los ataques se dirigieron después al 390.º y más tarde al 95.º (especialmente a la escuadrilla inferior).»

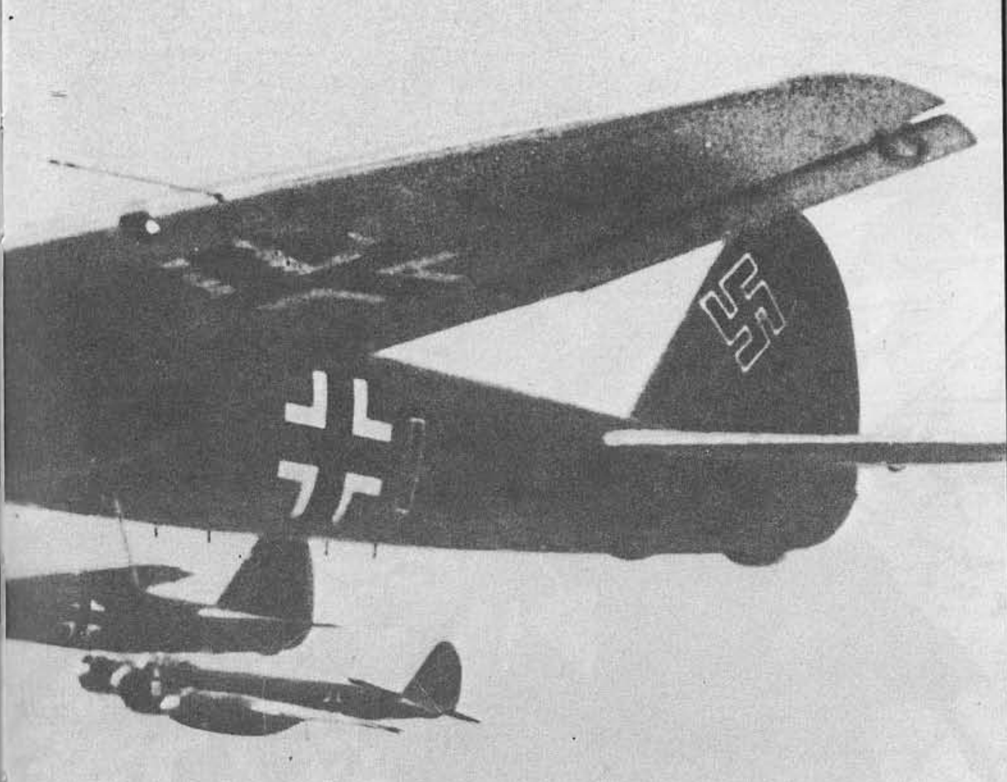
«El 100.º Grupo recibió el primer ataque a las 14,53 horas a 51-45N, 07-12E. Los aviones enemigos volaban paralelamente a la formación en grupos de 20-40, escalonados para los ataques frontales y fuera del alcance de las armas de los bombarderos. Posteriormente adelantaron a la formación y se lanzaron contra ésta en ataques de uno o dos aviones que se dirigían hacia los bombarderos que volaban en las posiciones inferiores. Muchos de los ataques ejecutados desde las 4 a las 8 del reloj fueron realizados por grupos de 20-40 aviones enemigos que intervenían simultáneamente. Cuando los cazas atacaron por vez primera al 100.º Grupo éste volaba en formación ordenada. Dos minutos después la formación había quedado destrozada y al cabo de siete minutos todo el Grupo había resultado completamente destruido o dispersado. En un determinado momento entre el punto inicial de pasada y el de lanzamiento de las bombas el avión que encabezaba el 100.º Grupo recibió impactos desde abajo que provocaron incendio en el departamento de radio y en el motor número 3. Tras lanzar sus bombas se apartó de la formación descendiendo con los motores segundo y tercero e integrándose en el segundo elemento conforme al procedimiento prescrito. Fue entonces cuando quedó completamente dispersada toda la formación del Grupo. Seis B-17 del 100.º Grupo abandonaron entre las 15,30 y las 15,40 horas la formación de la 13.ª Ala de combate aparentemente bajo control. Los cazas se mantenían fuera del alcance de sus armas. Desde una distancia de 1.300-1.800 metros dispararon a la formación con cañones de largo alcance dispuestos bajo sus alas y utilizaban asimismo otras armas que lanzaban granadas explosivas. Los Ju 88 atacaban desde 700-900 metros, lanzando cohetes dispuestos bajo las alas. Su formación se parecía a la que, de carácter defensivo, habíamos adoptado nosotros. Este ataque se caracterizó además por la presencia de bombarderos enemigos que volaban paralelamente a nuestra formación y disparaban cohetes desde unos 1.300 metros de distancia. Estos aviones eran Dornier Do 217 y Do 215. Se perdieron 29 aparatos de esta división...»

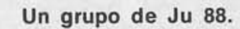
La posición artillera de cola del B-17G.

Después sobrevino el 14 de octubre de 1943 la terrible acción sobre Schweinfurt. Las sesenta Fortalezas perdidas aquella jornada estuvieron a punto de condenar la campaña de bombardeos diurnos. La misión estaba integrada por un total de 291 Fortalezas de las que 149 procedían de la 1.ª División de Bombardeo y 142 de la 3.ª Una fuerza de P-47 escoltaría a los bombarderos hasta el límite de su alcance y otros P-47 se encargarían de apoyar a los bombarderos en la última etapa de su regreso sobre el continente y el Canal de la Mancha.

Pese a las malas condiciones atmosféricas las Fortalezas integraron sus formaciones en el aire y se dirigieron hacia el objetivo. A unos 380 kilómetros de la costa británica y cerca de Aquisgrán se retiró la escolta de cazas. Allí les aguardaba todo lo que la Luftwaffe había podido lanzar al aire. Los Messerchsmitt 109 y los Focke Wulf 190 intervinieron con su habitual eficacia. Los Messerschmitt 109 se mantuvieron fuera del alcance de las ametralladoras y dispararon sus cañones. Una vez más se repitieron las tácticas de acoso y defensa. Los ataques individuales de los cazas llegaban hasta su mismo límite y se produjeron colisiones entre los aviones enemigos y los bombarderos.

Resultaban inevitables las pérdidas ante ataques tan resueltos. El veterano 105.º Grupo perdió trece de sus dieciséis Fortalezas. Casi la misma proporción de bajas tuvo el 306.º Grupo que perdió diez de sus dieciséis. Otros Grupos que sufrieron graves pérdidas fue el 92.º con siete de diecinueve y el 94.º con seis de veintiuna. En total resultaron derribados sesenta B-17, un poco más del 20 por ciento de los aviones que integraban la misión. De las 197 Fortalezas que regresaron a Inglaterra cinco tuvieron que ser abandonadas o se estrellaron al aterrizar. Diecisiete habían resultado tan gravemente averiadas que jamás pudieron volver a volar. De esta forma las pérdidas se elevaron a 82 de los 291 bombarderos, es decir más del 28 por ciento. El 8.º Mando de Bombardeo no



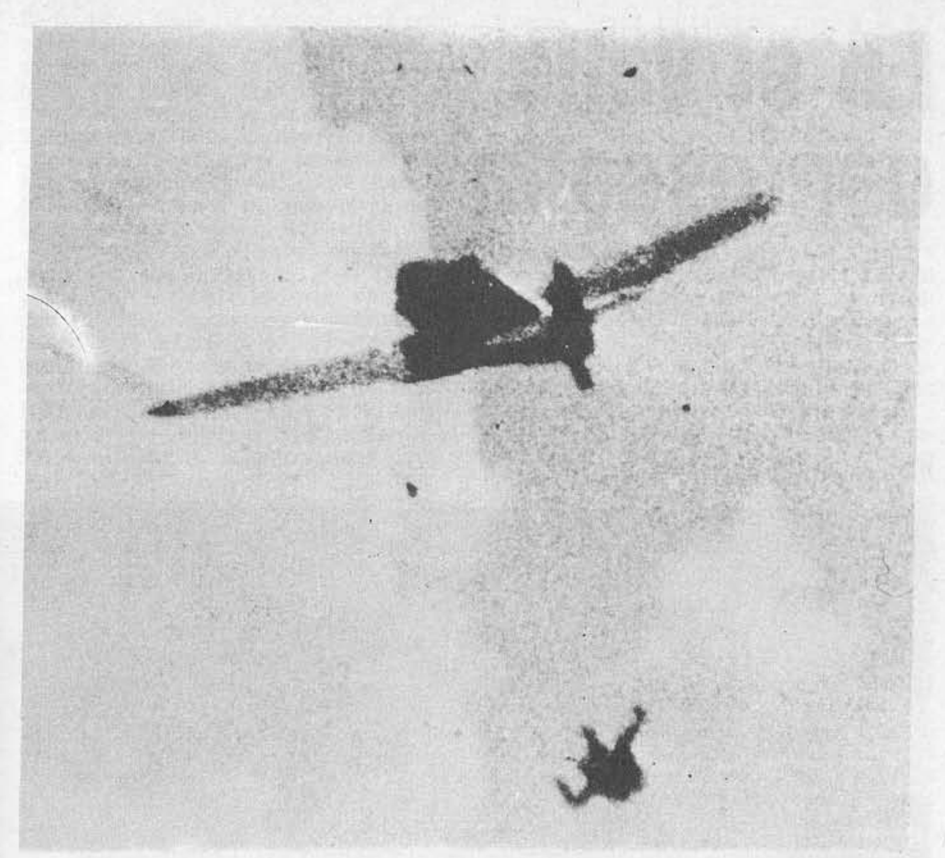


Un grupo de Ju 88.

podía seguir soportando pérdidas semejantes.

A pesar de estas bajas el general Eaker y otros jefes del 8.º Mando de Bombardeo todavía consideraban que la destrucción de los objetivos y las grandes pérdidas infligidas por los norteamericanos a la caza alemana justificaban aquellas misiones. Se habían logrado excelentes resultados en algunos objetivos pero estos jefes desconocían la capacidad de recuperación de los alemanes. Empleando trabajadores reclutados para eliminar los escombros y con el empleo de su mejor técnica el enemigo conseguía que las industrias bombardeadas se reintegraran pronto al proceso de producción. Muchas de las instalaciones más afectadas no fueron reconstruidas pero la producción se reanudó en diversas fábricas distribui-

Un B-17 se aproxima a su objetivo durante la decisiva misión a Schweinfurt el 14 de octubre de 1943.



El piloto de un Me 109 abandona su avión.

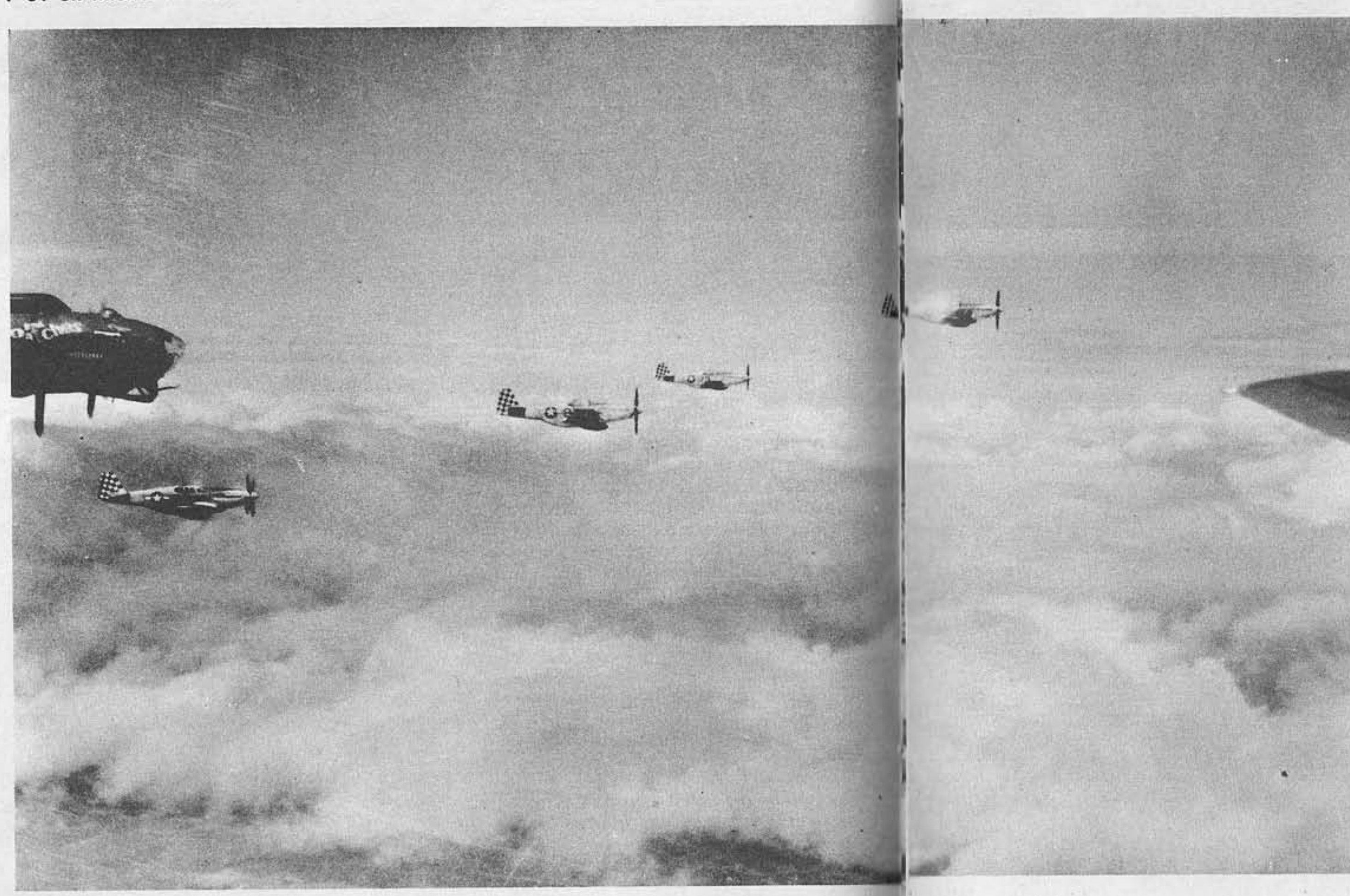
das en localidades más pequeñas y remotas que no podían sentir los efectos de un bombardeo concentrado.

En segundo lugar, los norteamericanos afirmaban que durante los grandes combates aéreos de comienzos de 1944 las tripulaciones de sus bombarderos habían logrado derribar más de 700 aparatos. Esta cifra constituía indudablemente una exageración pero proporciona algún indicio de la dureza de los combates. En todo caso la Luftwaffe perdió muchos de sus aviones y con ellos a sus mejores pilotos. Estos hombres resultarían irremplazables en las ulteriores fases de la guerra aérea.

La población civil ayuda a extinguir los incendios tras un ataque aéreo de Schweinfurt.

En el valle con escolta

P-51 en misión de escolta.



El invierno trajo un respiro a los bombarderos pesados aunque ya no se realizarían penetraciones más profundas hasta que pudiera disponerse de la correspondiente escolta de cazas. El mal tiempo sobre el continente restringió las operaciones a objetivos costeros como Kiel y Wilhelmshaven sobre los que fundamentalmente se realizaron bombarderos con la ayuda del radar.

En octubre y noviembre de 1943 los depósitos lanzables de los P-47 Tunderbolts no llegaban todavía en cantidad suficiente como que tuvieran el alcance que exigían las penetraciones profundas. Por eso se dio prioridad al envío a Inglaterra del P-38 y del nuevo P-51 Mustang. Pero en 1943 sólo entraría en acción un Grupo de Munstangs, el 354.º, que sería asignado no a la 8.ª Fuerza Aérea estratégica sino a la 9.ª Fuerza Aérea táctica.

Los nuevos P-51 de largo alcance acompañaron el 13 de diciembre a los bombarderos en la misión con radar que resultaría más eficaz durante todo el período de noviembre y diciembre. Las condiciones meteorológicas eran excelentes para un ataque con radar: una gruesa capa de nubes pero no demasiado alta como para que pudiera obstaculizar el vuelo. Las nubes hacían muy difícil la intercepción y fue muy escasa la oposición que encontraron los bombardeos. Después las fotos de reconocimiento revelarían que se habían obtenido excelentes resultados en los principales astilleros de submarinos.

El 6 de enero de 1944 se verificó un relevo en el mando de todas las fuerzas norteamericanas de bombardeo estratégico. El general Carl Spaatz fue designado jefe de las nuevas Fuerzas Aéreas Estratégicas de los Estados Unidos en Europa y el teniente general James H. Doolittle fue nombrado jefe de la 8.ª Fuerza Aérea en Inglaterra. El general Ira Eaker abandonó la 8.ª Fuerza Aérea en la que tanto había trabajado desde su creación para tomar el mando de las Fuerzas Aéreas del Mediterráneo.

La situación meteorológica sobre Europa central mejoró lo suficiente como para que la 8.ª Fuerza Aérea pudiera realizar el 11 de enero de 1944 una gran acción contra la industria aeronáutica alemana. Aquel día despegaron 663 B-17 y B-24 pero en razón del empeoramiento del tiempo sólo pudieron llegar hasta el objetivo las Fortalezas Volantes. De los aviones atacantes sólo 238 consiguieron alcanzar sus objetivos fundamentales. Aquel día se libró una de las más importantes batallas aéreas de la guerra. En el bombardeo sobre Oschersleben los cazas alemanes derribaron treinta y cuatro bombarderos de la 1.ª División Aérea. El acoso de la Luftwaffe se prolongó durante más de tres horas y media y de no haber sido por el valeroso esfuerzo de las dos formaciones de P-51 del 354.º Grupo de Caza las pérdidas habrían sido indudablemente más elevadas.

Las Fortalezas de la 3.ª División Aérea consiguieron alcanzar sus objetivos en la zona de Brunswick con resultados espectaculares. Pese a los repetidos ataques de los cazas, el 94.º Grupo de Bombardeo logró colocar el 73 por ciento de sus bombas a menos de 300 metros del objetivo. Pero aquel día no regresaron se-



El general Spaatz, a la izquierda y el teniente general James H. Doolittle son recibidos por el general Hodges en su visita a una base de Liberator en enero de 1944.

senta bombarderos, en su mayoría derribados por los cazas. Una vez más se hizo evidente que los bombarderos no podían realizar una profunda penetración sin escolta de cazas a menos de sufrir pérdidas más graves de las que cabía permitir.

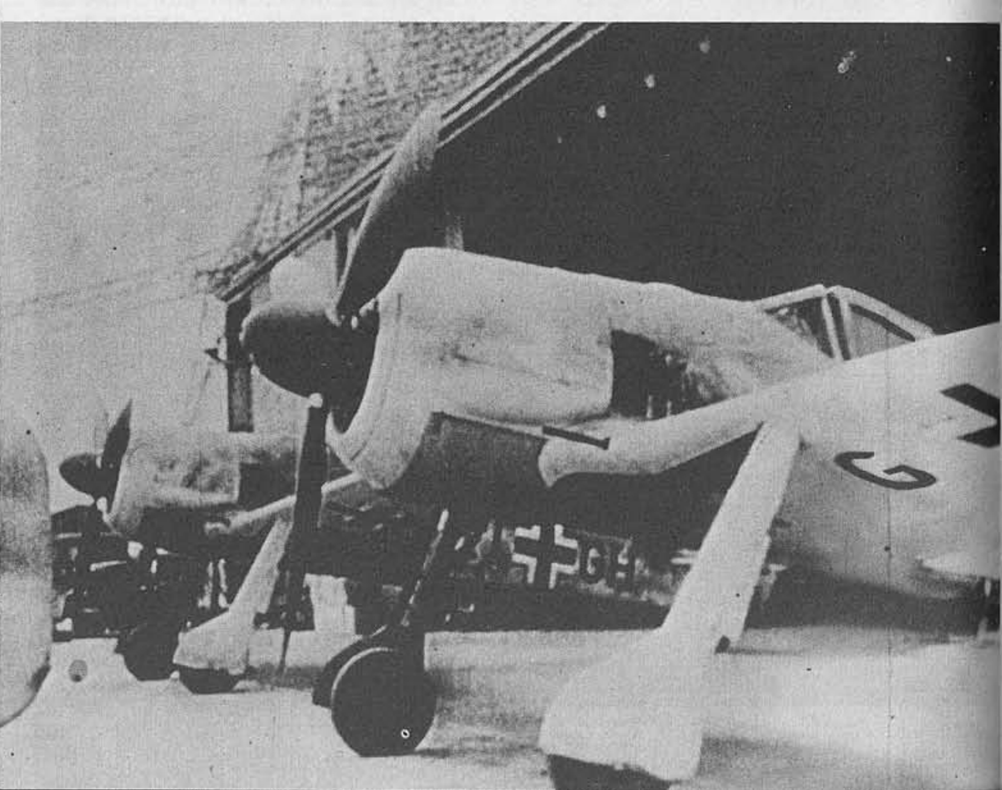
Durante semanas el Comité Operacional Combinado de Planificación para el mando estratégico de las Fuerzas Aéreas norteamericanas y la Royal Air Force había estado proyectando una ofensiva de veinticuatro horas contra la industria aeronáutica alemana. Los bombarderos de la 8.ª Fuerza Aérea atacarían durante el día en conjunción con fuerzas estratégicas de la 15.ª Fuerza Aérea en Italia mientras que durante la noche la Royal Air Force alcanzaría los mismos objetivos.

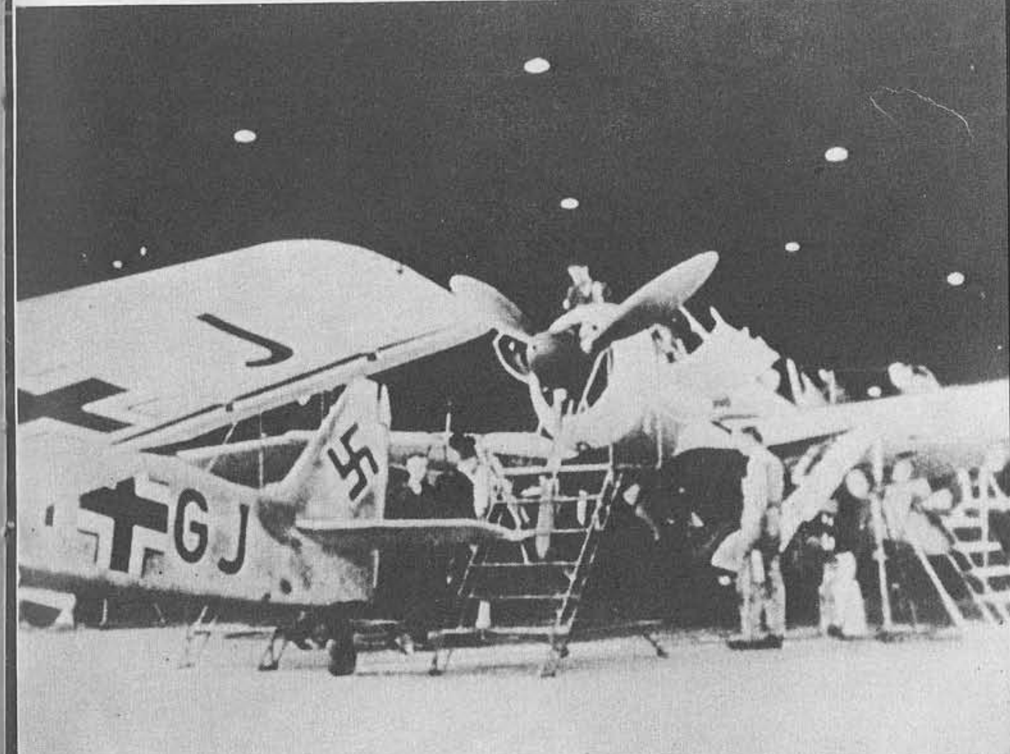
Tras aguardar durante varias semanas el tiempo mejoró lo suficiente como para que el 20 de febrero de 1944 la 8.ª Fuerza Aérea montara la más fuerte misión de toda su historia. La fuerza de aquel día estaba integrada por un total de 964 bombarderos pesados, 700 B-17 y 264 B-24, con una escolta de 835 cazas. Una fuerza de B-17 sin escolta partió para cruzar el Mar del Norte y la Dinarmarca meridional con el propósito de alcanzar objetivos en la zona de Posen y Tutlow. La fuerza principal de B-17 y B-24 volaba muy protegida y se dirigía hacia objetivos de Alemania central.

En general los bombardeos fueron buenos. Las Fortalezas lanzaron sus bombas no sólo contra Tutlow y Rostock, en el nordeste de Alemania sino también contra Leipzig, Ascherseeben y Bernburt.

Una de las Fortalezas que atacó Leipzig llevaba como piloto a un joven tejano del 350.º Grupo de Bombardeo, el teniente William R. Lawley. Sus dificultades empezaron sobre el objetivo cuando el teniente Harry G. Mason no pudo lanzar las bombas. Mientras que abandonaba el objetivo aquel avión sufrió un ataque frontal de los cazas alemanes. Una granada de 20

FW-190 en una pista de aparcamiento de la fábrica de Oschersleben a la espera de los vuelos de prueba.







La tripulación de un B-17 deja su aparato durante la ofensiva de veinticuatro horas contra la industria aeronáutica alemana.



milímetros estalló en la cabina, matando instantáneamente al copiloto e hiriendo a Lawley en la cara. Mientras que se esforzaba por sacar al B-17 del picado al que le había empujado el copiloto al caer sobre los mandos Lawley advirtió que uno de los motores se había incendiado. Con toda una carga de bombas y fuego a bordo la explosión era inminente por lo que Lawley dio orden de abandonar el avión.

Fue entonces cuando el joven piloto supo que, contándose él, llevaba ocho heridos a bordo. Lawley consiguió enderezar el avión mientras que Mason se dirigía al depósito de bombas para ver lo que podía hacer con las bombas atascadas en los bastidores. Mientras que ambos hombres se afanaban en sus respectivas tareas regresaron los cazas alemanes. Milagrosamente Lawley pudo conseguir que los extintores acabaran con el fuego en un motor y después en otro al tiempo que Mason lograba desprenderse de las bombas. Aunque heridos, los artilleros pudieron rechazar el acoso de los cazas.

Al regresar a la cabina del piloto tras soltar las bombas Mason halló a Lawley casi inconsciente en razón de la sangre perdida. Inmediatamente le prestó los primeros auxilios, se hizo cargo de los mandos y consiguió mantener el avión rumbo a Inglaterra.

Mason logró hallar una base de cazas y reanimar a Lawley lo bastante como para que éste pudiera hacer aterrizar el avión. Cuando se aproximaban a tierra un motor se quedó sin combustible mientras que se incendiaba otro. Pero Lawley consiguió que la Fortaleza aterrizara de panza. Lawley sería uno de los tres hombres que recibirían la Medalla de Honor del Congreso por su comportamiento durante aquella misión.

Los otros dos no fueron tan afortunados. A bordo de un B-17 del 351.º Grupo de Bombardeo que voló también sobre Leipzig se hallaban el teniente Walter E. Truembler, navegante, y el sargento Archibald Mathies, artillero de torreta giratoria. Un terrible ataque de un caza mató al copiloto e hirió gravemente al piloto. El bombardero dio la orden de abandonar el avión y saltó pero la mayoría de los supervivientes se reunieron en la cabina del piloto para determinar cuál era la situación.

Truembler y Mathies lograron retirar al copiloto de su asiento y se relevaron ante los mandos de la averiada Fortaleza. Aunque ninguno de los dos había seguido cursos de piloto consiguieron que el avión regresara hasta la altura de su base desde donde el resto de la tripulación se lanzó en paracaídas. El jefe del Grupo ordenó a Truembler y Mathies que abandonaran el aparato pero éstos le replicaron que el piloto todavía seguía con vida y que intentarían que llegara vivo a tierra. Probaron varias veces a aterrizar y en el tercer intento la Fortaleza perdió velocidad a baja altura y se estrelló contra el suelo matando a los tres.

Aquel día las pérdidas de bombarderos fueron relativamente escasas sobre todo si se tiene en cuenta el gran número de aviones que participaron en la misión. No regresaron a sus bases trece B-17 y ocho B-24 pero sólo de cinco de los aparatos puede afirmarse que fueron derribados por los cazas. Los pilotos de la escolta afirmaron haber derribado sesenta y un cazas alemanes, con sólo la pérdida de cuatro cazas propios.

La 8.ª Fuerza Aérea aprovechó el buen tiempo y al día siguiente montó otra gran misión, fuertemente escoltada, contra objetivos de Diepholz, Brunswick y otros puntos de Alemania. El bombardeo de Diepholz resultó eficaz pero la mayor parte de las bombas contra Brunswinck fueron lanzadas por radar. Una vez más la resistencia de la Luftwaffe fue desigual y sólo doce Fortalezas Volantes no regresaron a sus bases.

El 22 de febrero los bombarderos realizaron una nueva misión mas esta vez tuvieron en contra tanto al tiempo como a la Luftwaffe. Los B-17 de la 3.ª División Aérea no consiguieron reunirse sobre sus bases y los B-24 se vieron obligados a renunciar por culpa del tiempo. De esta manera sólo las Fortalezas de la 1.ª División Aérea pudieron emprender la misión. El bombardeo fue desigual por culpa de la capa de nubes. Los B-17 que atacaron la fábrica de motores de Aschersleben y la de Ju 88 de Bernburg obtuvieron buenos resultados.

La Luftwaffe cambió de táctica y atacó a los norteamericanos al comienzo de su penetración antes de que la mayoría de los aviones de escolta se hubieran reunido con los bombarderos. Esta táctica fue muy eficaz y determinó la pérdida de treinta y ocho aviones.

El tiempo obligó a cancelar la misión del día 23 pero el día 24 los bombarderos

Las bombas estallan sobre las instalaciones alemanas de Tutow.

pesados prosiguieron la «Semana Grande». Las Fortalezas se dirigieron a Schweinfurt y bombardearon eficazmente las fábricas de rodamientos a bolas, perdiendo sólo once aviones. Si las bajas resultaron tan reducidas fue sin duda gracias al ataque contra Steyr por parte de los bombarderos de la 15.ª Fuerza Aérea que tropezaron con una gran resistencia de los cazas.

Con las misiones del 25 de febrero concluyó la «Semana Grande» pero no antes de que las Fortalezas realizaran otra incursión contra el complejo industrial de Messerschmitt en Ausgburgo y que otra fuerza de los B-17 se integrara con los bombarderos pesados de la 15.ª Fuerza Aérea para atacar Regensburg. En ambos objetivos se lograron excelentes resultados. El cielo estaba despejado en todos los puntos aquel día que sería el último en que podría contarse con esta circunstancia durante cierto tiempo.

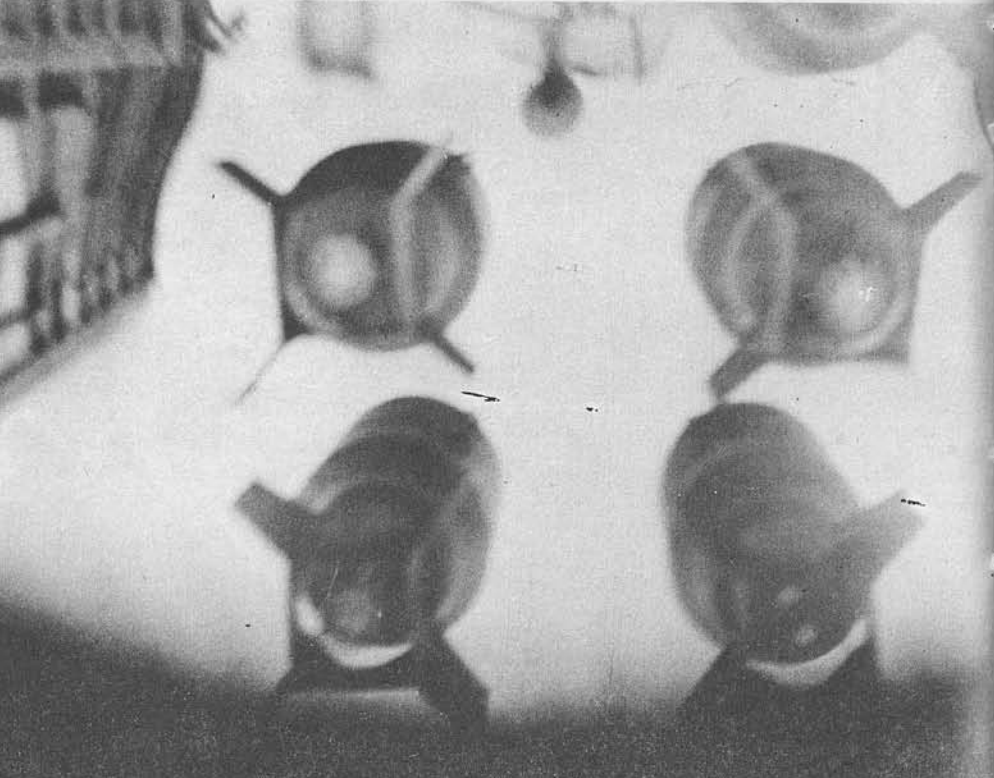
Los bombardeos de la «Semana Grande» incitaron a los aliados a mostrarse optimistas y a creer que habían mutilado la producción de aviones para la Luftwaffe. Pero una vez más no tomaron en consideración la rapidez con que podían recuperarse los alemanes. Uno de los defectos de estas operaciones fue determinado por el tamaño de las bombas empleadas. No eran bastante grandes para aniquilar gran parte de la maquinaria pesada de las fábricas; aunque resultaron destruidos los edificios no sucedió así con los elementos auténticamente importantes de las factorías.

Lo que los aliados no supieron entonces fue que aunque la producción de cazas alemanes aumentaría tras la «Semana Grande» la Luftwaffe había sufrido en el aire pérdidas de las que jamás se recobraría. Si bien muchos de los pilotos derribados por los cazas de escolta y por las Fortalezas pudieron lanzarse en paracaídas y volar al día siguiente para otros muchos no fue ése el caso. Las heridas recibidas en aterrizajes de fortuna obligaron a otros pilotos de la Luftwaffe a mantenerse apartados de los combates durante largos meses. La creciente ofensiva aérea de los bombarderos norteamericanos y en especial la presencia de un abrumador número de cazas de escolta estaban imponiendo un pesado tributo a los expertos pilotos alemanes.



Junkers destrozados en la fábrica de Leipzig-Mockau.

Los B-17 aceleran hacia el objetivo en la zona de Brunswick.



Desde que llegaron a Inglaterra los primeros Boeing B-17 las tripulaciones habían aguardado el día en que las Fortalezas realizaran su primera misión diurna contra Berlín. A finales de 1943 se había preparado una pero el tiempo obligó a suspenderla. Ahora, en marzo de 1944, Berlín figuraba de nuevo entre los objetivos seleccionados en el Cuartel General de la 8.ª Fuerza Aérea.

En un principio la misión fue fijada para el 3 de marzo pero el mal tiempo obligó a hacer regresar a los bombarderos. La misión quedó aplazada para el día 4 y esta vez algunos de los B-17 pudieron llevarla a cabo. Sólo la 3.ª Fuerza Aérea se hallaba en vuelo cuando llegó la orden de retirada pero como de costumbre algunos aviones no captaron el mensaje. Dos escuadrillas del veterano 95.º Grupo y una del 100.º prosiguieron hacia su objetivo.

La formación del 100.º Grupo fue atacada a las 13,10 horas. El sargento Harold Stearns, artillero de la torreta superior que volaba con el teniente F. Granack, comenzó a apuntar a un Me 109 que desde una altura superior se aproximaba hacia las doce del reloj. Cuando la distancia era ya sólo de unos 350 metros accionó los disparadores y lanzó sus ráfagas contra el caza. Una columna de humo brotó del Messerschmitt que picó hacia la derecha. El navegante vio al aparato caer en llamas hacia las nubes. Este fue el primer caza alemán derribado por un norteamericano sobre la capital alemana.

Una Fortaleza Volante descarga sus bombas sobre la capital alemana.

La pequeña fuerza de B-17 lanzó sus bombas con la ayuda del radar y aunque fue escaso el daño infligido en el objetivo tuvo un inmenso efecto sobre la moral aliada. En todo el mundo los titulares de prensa proclamaron que Berlín había sido bombardeado a la luz del día por las Fortalezas Volantes. Aquella misión constituyó un gran estímulo para los aviadores norteamericanos que se mostraban ansiosos de participar en otras operaciones del mismo género.

Las tripulaciones de la 8.ª Fuerza Aérea tuvieron su oportunidad dos días más tarde. De los 730 bombarderos, 504 B-17 y 226 B-24 que se enviaron aquel día, lanzaron sus bombas sobre la zona del Gran Berlín 413 Fortalezas y 196 B-24. El ataque de los cazas fue muy duro ya que la Luftwaffe hizo cuanto pudo para impedir que los bombarderos llegaran hasta la capital de Alemania.

A pesar de la fuerte escolta de cazas en la que figuraban más de cien P-51, los cazas alemanes se esforzaron por llegar hasta los bombarderos. Del relato del cronista del 388.º Grupo de Bombardeo, integrado en la muy castigada 3.ª División Aérea cabe deducir la intensidad de esta batalla en el aire:

«Rumbo hacia el objetivo y cerca del lago Dummer tropezamos primero con unos 15 ó 20 FW 190. Sus ataques, que se iniciaron a las 12,00 horas, se prolongaron hasta las 12,20 y estuvieron especialmente orientados contra las formaciones de vanguardia. No volvimos a sufrir otro ataque serio de los cazas hasta que las formaciones llegaron a la misma zona en su vuelo de regreso. Entonces nos acosaron duramente el mismo número de Focke Wulf más varios Me 109. En tales encuentros cayeron seis de nuestros aviones. El séptimo se perdió cuando uno de nuestros aviones alcanzados chocó contra su estructura.»

«Los ataques venían de todas las direcciones pero fundamentalmente entre



Un tripulante de un B-17 que fue alcanzado durante el bombardeo de Berlín del 6 de marzo de 1944.



Un miembro de uno de los equipos de tierra examina los portalones del depósito de bombas de una Fortaleza alcanzados por las granadas, tras el retorno del aparato de un ataque a Berlín.

las doce y las dos del reloj, penetrando el enemigo a través de la formación. también nos atacaban por detrás y desde abajo de dos a seis cazas. Los artilleros de las tripulaciones utilizaban exclusivamente el cañón de 20 milímetros tanto con granadas incendiarias como de explosión retardada. Muchos de los bombarderos derribados se incendiaron después de ser alcanzados por los cazas enemigos.»

Entre los cazas alemanes que participaron en la batalla muchos eran bimotores y de ellos la mitad cazas nocturnos. En aquella misión se perdieron en total 69 bombarderos; 53 de éstos eran Fortalezas Volantes de la 1.ª y 3.ª Divisiones Aéreas. Los pilotos de los cazas de la escolta afirmaron haber derribado 82 aviones enemigos y los artilleros de los bombarderos 97. Aunque tales afirmaciones no estaba justificadas constituyen un indicio de la intensidad que alcanzó la batalla.

Como si se tratara de demostrar a los alemanes cuán grande era la presión que podía ejercer la 8.ª Fuerza Aérea en pleno desarrollo, los bombarderos pesados regresaron a Berlín el 8 de marzo. Esta vez contaron con la ayuda del buen tiempo y la mayoría de las 320 Fortalezas y de los 150 B-24 alcanzaron con visibilidad el objetivo primario que constituía la fábrica de rodamientos a bolas VKF en Erkner.

Allí estaba la Luftwaffe para frustar su acción pero no con las fuerzas que había puesto en juego dos días antes. Esta vez los cazas retornaron a su antigua táctica y concentraron sus ataques en las escuadrillas de vanguardia.

Cuando se informó a los hombres del 100.º Grupo que en la mañana del 8 de mayo regresarían a Berlín, las tripulaciones experimentaron la sensación de que les estaban pidiendo que se suicidaran. El 6 de marzo habían sido derribadas quince Fortalezas del 100.º Pese a todo el teniente coronel John Bennett encabezó su formación de quince B-17 y ni un solo avión regresó antes de llegar hasta el objetivo.

La crónica oficial del 100.º Grupo señala al respecto: «A las 12,39 horas se retiró la escolta y aparecieron los cazas enemigos que se concentraron primeramente en la 45.ª Ala de Combate, picando entre su formación en grupos de seis a ocho aviones y volando ala junto a ala. En la subisguiente batalla aérea los hombres del 100.º vieron caer derribadas nueve Fortalezas de la 45.ª Ala y cuatro de las formaciones del 95.º y del 390.º Grupos...»

«Un avión del 100.º, pilotado por el teniente N. Chapman cayó derribado después de que una avería en los motores le obligó a abandonar la relativa seguridad de la formación cerrada.»

«A las 14,12 horas, tras advertir que la 45.ª Ala no se dirigía exactamente hacia el objetivo, el teniente coronel Bennett habló con el capitán L. Bull, navegante de vanguardia y decidió realizar un giro y asumir la dirección de la dispersa flota aérea que se extendía sobre toda Alemania hasta donde podía alcanzar la vista.»

«Las bombas cayeron una vez más sobre Berlín y los hombres del 100.º que ya no estaban desanimados como aquella mañana en la sala de operaciones al conocer la misión que les era encomendada, ahora recobraron la confianza al saber que contribuían a la destrucción de la capital del Reich.»

En aquella misión se perdieron 37 bombarderos, de los que 29 eran Fortalezas pero los cazas de escolta tuvieron otro gran día. Sus pilotos afirmaron haber derribado 86 aviones enemigos. Ya no era posible que la Luftwaffe pudiera resistir día tras día semejantes pérdidas.

Al día siguiente las Fortalezas y los B-24 bombardearon Berlín con la ayuda del radar y no tropezaron prácticamente en su camino con oposición alguna que tratara de interceptarlos a través de las nubes. Berlín o «Big B» (El gran B) como decían las tripulaciones de los bombarderos había perdido ya su categoría de objetivo suicida cuyo bombardeo no estaban los alemanes dispuestos a tolerar.

Durante el resto de marzo los bombarderos retornaron a sus objetivos habituales en las zonas de Francfort, Brunswick, Wilhelmshaven y Munster. La mayoría de estas misiones fueron realizadas con la ayuda del radar. Sólo la misión del 18 de marzo a la Alemania meridional fue predominantemente vi-

sual. Cuando el tiempo lo hizo posible se efectuaron misiones más reducidas contra los emplazamientos de cohetes alemanes V-1 en las costa francesa.

El mes de marzo de 1944 significó un momento decisivo en la guerra aérea sobre Alemania. Con la llegada de gran cantidad de cazas de escolta había quedado demostrado que los bombarderos pesados podían ir a cualquier parte del continente sin sufrir pérdidas prohibitivas. Las Fortalezas habían hecho patente su capacidad para enfrentarse con los pilotos más selectos que pudiera lanzar al aire la Luftwaffe y para abrirse camino hasta el objetivo; pero la penetración profunda en Alemania había supuesto hasta entonces graves pérdidas. Las tripulaciones sentían la más profunda confianza en sus B-17 cuyos morros ostentaban llamativos dibujos y mostraban arrogantes nombres pero con la llegada de aviones de escolta de largo alcance su moral se elevó hasta las nubes. Eran cada vez más las tripulaciones que podían concluir su serie de misiones de combate y regresar a casa. Los días de las enormes probabilidades en contra parecían ya acabados.

Para abril de 1944 la 8.ª Fuerza Aérea contaba ya con seis grupos de escolta de cazas P-51. A éstos se sumaban las dos unidades de la 9.ª Fuerza Aérea dotadas de Mustang y dispuestas para misiones a gran distancia. En vísperas de la invasión del continente, los Grupos de B-17 estaban a punto de alcanzar toda su fuerza.

Las fortalezas del 8.º Mando de Bombardeo prosiguieron martilleando los objetivos del valle del Ruhr en Alemania hasta donde volaban escoltadas por cazas durante la mayor parte del viaje. Sin embargo estas misiones nunca dejaron de tropezar con la oposición de la Luftwaffe. Los pilotos de la caza alemana se mantuvieron luchando en el aire hasta el final.

Para abril de 1944 la Luftwaffe introdujo otro arma ofensiva. Por aquellas fechas entraron en combate unos FW 190 especialmente modificados e integrados en los *Sturmgruppen* (Grupos de asalto). Estos aviones disponían de un grueso blindaje en torno de la cabina y se hallaban pertrechados con cuatro cañones de 20 milímetros. Sus tácticas consistieron inicialmente en ataques frontales en grupos de veinte a treinta aparatos. Cuando el piloto alemán no podía derri-



Los B-17 siguen irrumpiendo en la capital.



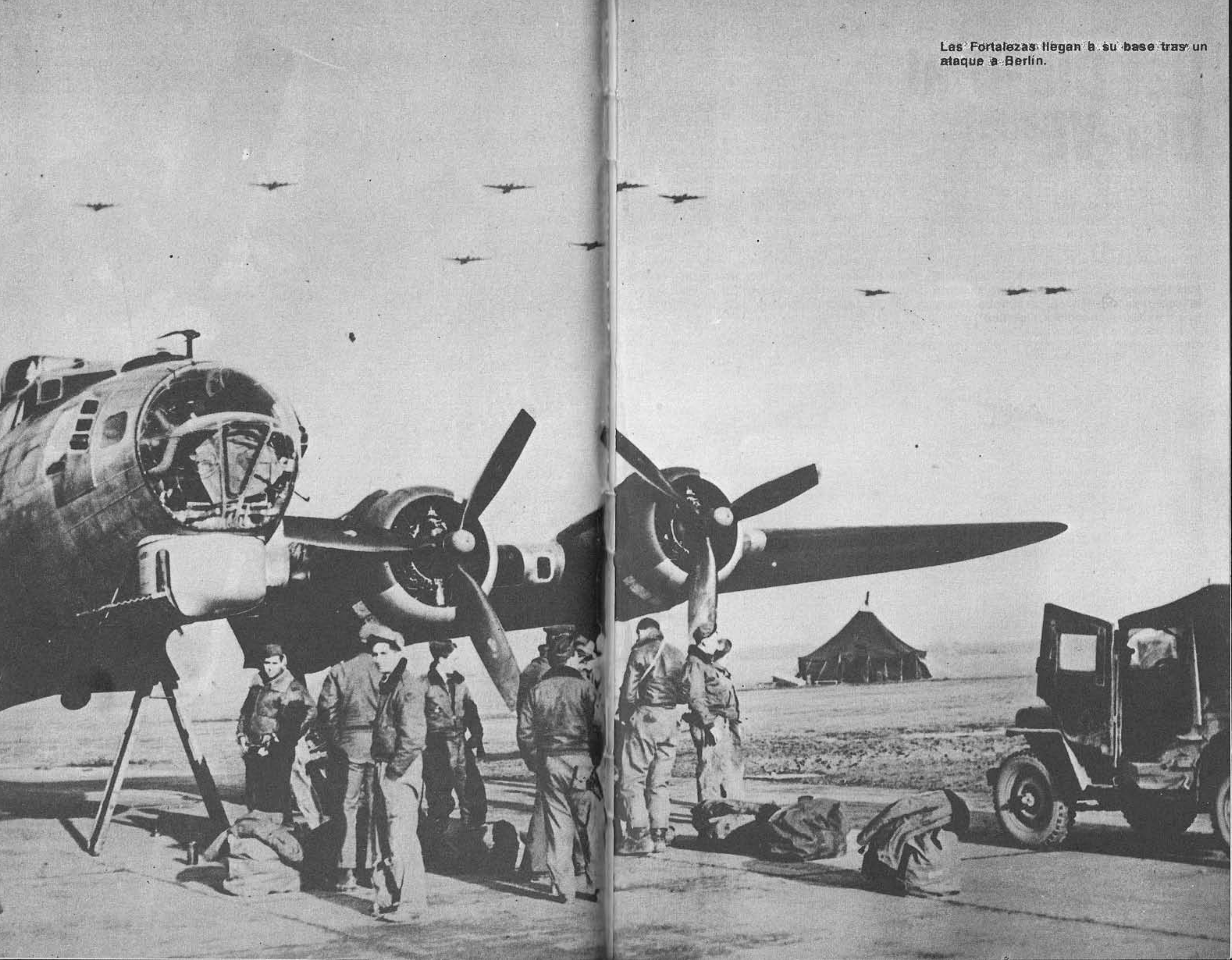
«Idiot's Delight» (El placer del idiota), tras un ataque al «Gran B» que hace el número quince de sus misiones de bombardeo.

bar con sus cañones al bombardero tetramotor arremetía directamente contra el aparato. El pesado blindaje de aquel avión determinaba que fuera muy difícil derribarlo con las ametralladoras del B-17 pero su escasa velocidad hacía de este avión blanco fácil de los cazas de escolta. Sin embargo, cuando se cometían errores de cálculo a la hora de reunirse Fortalezas y cazas las primeras eran presa natural de los Focke Wulf.

La eficacia de esta unidad fue particularmente notable en dos misiones realizadas en abril de 1944. La primera fue la del día 18 cuando el 94.º y el 385.º Grupos fueron atacados frontalmente por el comandante Friedrich Muller y sus Focke Wulf 190 al Noroeste de Berlín. El 94.º llevó la peor parte y perdió ocho de sus B-17. Los Focke Wulf volvieron a atacar el 29 de abril cuando las Fortalezas se dirigían a Berlín. Los B-17 de la 3.ª División aérea llegaron retrasados sobre el objetivo y tropezaron con el Grupo de Asalto. El 385.º Grupo perdió siete de sus B-17 y el 447.º sufrió la más grave pérdida de la guerra: once de sus Fortalezas no regresaron a su base.



Para abril de 1944 los días en que los obstáculos parecían insuperables habían ya quedado atrás.



Las Fortalezas llegan a su base tras un ataque a Berlín.

Del Día-D al Día-VE

Dos Fortalezas chocan en el aire durante el vuelo de retorno de un bombardeo a una fábrica de gasolina sintética.



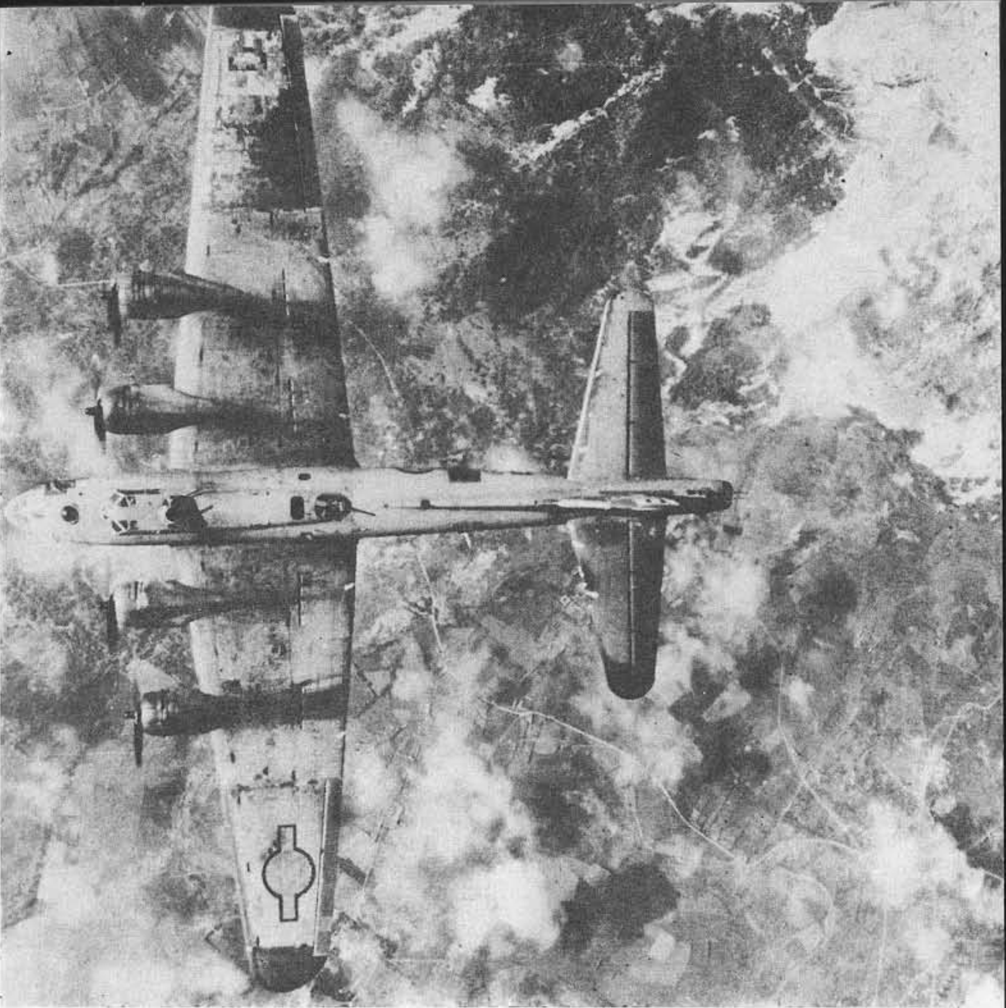
Como preparación del Día-D el Alto Mando aliado decidió en la primavera de 1944 que el 8.º Mando de Bombardeo debería utilizar todo el grueso de sus fuerzas contra los objetivos ferroviarios y otros medios de transporte. El general Carl Spaatz se había opuesto a esta iniciativa. Quería comenzar una ofensiva aérea contra los objetivos petrolíferos alemanes. El general Spaatz consideraba que la destrucción de las refinerías de petróleo sintético, estrechamente agrupadas, no sólo produciría un daño irreparable en el esfuerzo bélico enemigo sino que los ataques a estas instalaciones obligrarían a la Luftwaffe a lanzarse al aire donde podría quedar aún más mermada por los cazas de la escolta de bombarderos. El comandante supremo aliado, general Dwight D. Eisenhower se negó a modificar la orden de concentración sobre la red de los transportes alemanes pero autorizó a Spaatz a que iniciara mientras tanto los ataques contra los objetivos petrolíferos enemigos.

El estado del tiempo impidió que comenzaran en abril los ataques a las instalaciones petrolíferas pero el 12 de mayo las muy concentradas refinerías alemanas resultaron duramente alcanzadas. Spaatz había acertado totalmente al suponer que un bombardeo de los objetivos petrolíferos obligaría a la Luftwaffe a entrar en batalla. Los cazas bimotores se unieron a los Messerschmitt 109 y a los Focke Wulf 190 que interceptaron a los bombarderos pesados tanto en el camino de ida como en el de vuelta de sus objetivos. Las Fortalezas atacaron las refinerías petrolíferas de Leunal y de Lutzkendorf con excelentes resultados. Otros B-17 bombardearon la refinería de Brux donde efectuaron considerables daños y otra fuerza se concentró en la fábrica de elementos aeronáuticos de Zwiekau donde hizo grandes daños.

El 28 de mayo una inusitada fuerza de bombarderos pesados del 8.º Mando de Bombardeo partió contra las refinerías de petróleo sintético de Ruhland, Magdeburgo, Zeitz, Merseburg-Leuna y Lutzkendorf. Una vez más los resultados de los bombardeos fueron excelentes y varias de las fábricas permanecieron inactivas durante semanas. La Luftwaffe hizo frente a aquella misión en las proximidades de Magdeburgo y las Fortalezas de la 1.ª División Aérea hibieron de soportar el peso de la lucha. No regresaron a sus bases 26 B-17.

En los días que precedieron y siguieron inmediatamente al desembarco aliado en la península francesa de Normandía el 6 de junio de 1944 los B-17 del 8.º Mando de Bombardeo concentraron sus ataques en los ferrocarriles y carreteras del enemigo. A todos los efectos, la mayoría de la 8.ª Fuerza Aérea se convirtió en una fuerza aérea táctica. Cuando no atacaba los diversos sistemas de transporte los B-17 proseguían guerreando contra la Luftwaffe mediante el bombardeo de sus aeródromos. Todas estas bases, especialmente en Francia, sufrieron en junio y julio de 1944 infinidad de ataques de todo tipo.

Los hombres de las Fortalezas Volantes de Inglaterra participaron en la primera misión de ida y vuelta hasta las bases rusas. El 21 de junio de 1944



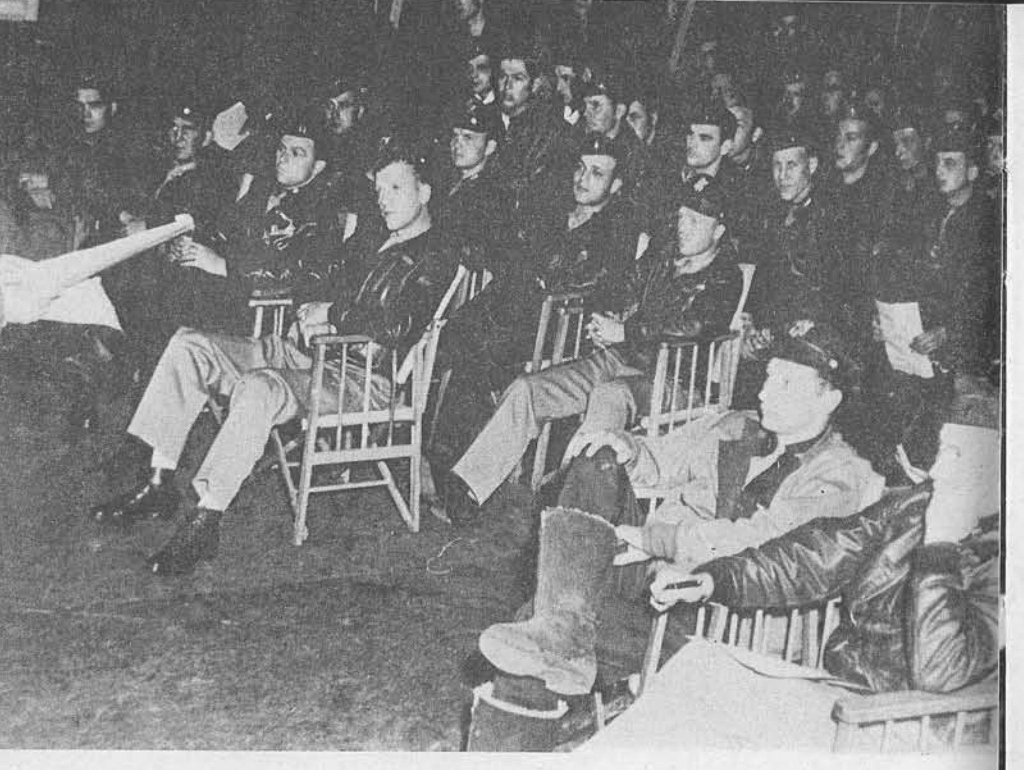
Tras los desembarcos del Día-D los B-17 vuelven su atención a Normandía.

ciento catorce B-17 escoltados por setenta P-51 bombardearon la refinería petrolífera de Ruhland, al Sur de Berlín, y prosiguieron rumbo hacia el Este. Los B-17 contaban con depósitos adicionales de combustible en la bodega de bombas al objeto de incrementar su alcance. La mayoría disponía además con una tripulación de tierra que se encargaba del mantenimiento del avión a su llegada a Rusia.

No hallaron ninguna oposición aérea en su camino hasta las bases de Poltava, Mirgorod y Piryatin pero los norteamericanos no advirtieron la presencia de un bombardero alemán Heinkel que siguió a una formación de Fortalezas hasta ver cómo aterrizaban en Poltava. Poco después de media noche el cielo sobre Poltava quedó brillantemente iluminado por bengalas lanzadas con paracaídas. Más tarde comenzaron a llover las bombas. Unas 110 toneladas de bombas de demolición, incendiarias y de fragmentación produjeron una catástrofe entre los B-17. Con las primeras luces del alba pudo comprobarse que habían quedado completamente destruidos 43 B-17 mientras que otros 26 habían sido averiados. Habían sido destruidos además quince Mustang P-51.

Los alemanes volvieron a la noche siguiente para atacar las bases rusas de Mirgorod y Piryatin. Afortunadamente

Los portalones del depósito de bombas abiertos sobre su objetivo, Merseburg.



Los aviadores norteamericanos en la sesión informativa de su primera misión de ida y vuelta a Rusia.



los aviones norteamericanos de Mingorod habían despegado antes del ataque y aparentemente el enemigo no pudo hallar en la oscuridad la base de Piryatin.

Los norteamericanos agruparon sus fuerzas y el 26 de junio los B-17 partieron de Rusia rumbo a Italia. Las Fortalezas bombardearon en el camino la refinería de petróleo sintético de Dorhobycz, Polonia. Una vez en Italia los B-17 realizaron una misión y luego retornaron a sus bases de Inglaterra.

Aunque no tuvieron un efecto inmediato en el verano de 1944 se produjeron algunos hechos que atemorizaron un tanto a los hombres del 8.º Mando de Bombardeo. Por entonces hicieron su aparición el Messerschmitt Me 163 impulsado por cohetes y el reactor Messerschmitt Me 262. El pequeño Me 163 tenía tan corto radio de acción por su elevado consumo de combustible que nunca fue realmente considerado como una amenaza para los bombarderos pero el caso del Messerschmitt Me 262 era muy distinto. Este caza bimotor resultaba suficientemente rápido como

Un piloto de caza despega con su P-51 para su primera misión de ida y vuelta.



El reactor Me-262.

para burlar a la escolta de cazas y poseía bastante potencia en fuego como para infligir graves daños a las Fortalezas. Por su gran velocidad los artilleros no podían apuntar a este aparato cuando se aproximaba en su ataque. Sorprendentemente y tras sus primeras pruebas Hitler consideró que este avión podía ser utilizado como bombardero. Si para el otoño de 1944 hubiera intervenido como caza en las operaciones en número suficiente se habría convertido en un problema muy serio para los hombres de los B-17.

A finales de 1944 aparecieron también los últimos cambios visibles en los B-17 que participaron en acciones sobre Europa durante la Segunda Guerra Mundial. Algunos de los B-17G contaban ya con una nueva posición artillera de cola. Esta nueva torreta, denominada «Cheyenne» proporcionaba al artillero un más amplio campo de fuego y en algunos modelos se disponía de un visor óptico en vez del antiguo punto de mira que había estado en servicio durante tantos años.

En el verano de 1944 realizaron las Fortalezas dos nuevas misiones de ida y vuelta a Rusia. Una fuerza de setenta y seis B-17 escoltados por Mustang P-51 bombardearon la fábrica de Focke Wulf en Gdynia, Polonia el 6 de agosto de 1944 en camino a Rusia. Desde las bases rusas realizaron una misión sobre Polonia antes de partir para Italia el 8 de agosto. Esta vez no tropezaron con ataques aéreos que obstaculizaran las operaciones y éstas pudieron llevarse a cabo sin dificultad alguna.

La última misión de ida y vuelta a Rusia desde Inglaterra se inició el 11 de septiembre de 1944 con la participación de setenta y cinco B-17 y una escolta de sesenta y cuatro Mustang que completaron la primera parte de su misión tras el bombardeo de la fábrica de material bélico de Chemnitz. Su estancia en Rusia fue muy breve. Partieron de aquellas bases el 13 de septiembre, bombardearon los altos hornos de Diosgyor en Hungría y aterrizaron en Italia.

A lo largo del verano y del otoño de 1944 las formaciones masivas de Fortalezas prosiguieron llevando la guerra hasta la Alemania industrial. Las refinerías de petróleo sintético constituyeron objetivos prioritarios. El simple hecho de que los alemanes se vieran obligados



Milagroso retorno de un B-17 tras su encuentro con la defensa antiaérea alemana.

a dedicar más de 350.000 obreros a la tarea de reconstruir las fábricas ilustra la magnitud de los bombardeos de las Fuerzas Aéreas norteamericanas. Al igual que algunas de las grandes ciudades como Francfort, Hamburgo y Berlín, las refinerías petrolíferas se convirtieron en puntos focales para la concentración de artillería antiaérea en una medida jamás vista hasta entonces. Para los hombres de los bombarderos la amenaza más grave era ahora la que constituía la precisión de tales cañones. Por desgracia poco era lo que cabía hacer para reducir esta amenaza. Las tripulaciones seguían lanzando las planchas «Chafe» y las tiras «Window» para confundir al radar y a otros equipos electrónicos pero seguían creciendo las pérdidas provocadas por los cañones antiaéreos.

La dotación de Fortalezas Volantes del 8.º Mando de Bombardeo alcanzó su punto máximo en agosto de 1944 cuando quedó completado el reequipamiento de cuatro Grupos que originariamente habían combatido con Consolidated B-24. Para entonces la 3.ª División Aérea disponía de una fuerza de catorce Grupos de B-17 divididos en cuatro Alas de Combate. La 1.ª División Aérea estaba integrada por doce Grupos de B-17 divididos en cuatro Alas de Combate.

La Luftwaffe siguió mostrándose considerablemente activa durante el otoño de 1944 pero la coordinarión de sus ataques ya no era la que había sido en los meses anteriores. Muchas de las grandes formaciones enemigas (o bandadas como acostumbraron a llamarlas los tripulantes de bombarderos y cazas norteamericanos) estaban encabezadas por veteranos mientras que entre el resto de los pilotos abundaban los jóvenes bisoños y escasamente preparados. Pero una vez que penetraban en una formación de B-17 todos se revelaban igualmente agresivos en sus ataques como refleja este documento informativo de la 8.ª Fuerza Aérea, fechado el 12 de septiembre de 1944:

«El Ala de Combate de vanguardia de la fuerza que bombardeó Ruhland fue atacada por 35-50 FW 190. El ataque tuvo lugar a unos 30 kilómetros al nordeste de Berlín entre las 11,25 y las 11,30, y 6-8 B-17 se vieron apartados de la formación. Los ataques procedían de las seis a las siete del reloj a alturas superiores e inferiores y por la cola. Los FW 190 se aproximaban en cada ataque a menos de 45-90 metros y después se alejaban con un giro rápido... 35-50 aviones en su mayoría Me 109 y FW 190 atacaron la segunda Ala cerca de Eberswalde a la misma hora (11,25-11,30). Grandes formaciones de aviones enemigos aparecieron por retaguardia y atacaron en pares o en pequeños grupos, casi siempre al mismo nivel, aproximándose hasta unos pocos centenares de metros de las últimas formaciones de bombarderos.»

La introducción de los combates en bandadas determinó un retorno a los ataques por la cola. Los ataque frontales a corta distancia quedaron reservados para los veteranos todavía en activo.

En noviembre y diciembre de 1944 el tiempo fue malo y la mayoría de los objetivos hubieron de ser alcanzados mediante el empleo del radar. A pesar de los perfeccionamientos registrados en el equipo de los aviones los resultados de todas estas misiones no se aproximaban todavía a los obtenidos en los bombardeos visuales. Sin embargo, pese a las intensas concentraciones del fuego antiaéreo las pérdidas de bombarderos se redujeron drásticamente. En noviembre se perdieron 174 bombarderos mas en diciembre la cifra se limitó a 96.

Eran muchos los que habían esperado que la guerra en Europa concluiría antes de finales de 1944 pero la última ofensiva de Hitler en la región belga de las Ardenas concluyó con tales especulaciones. Una vez más las Fortalezas tuvieron que ser empleadas como bombarderos tácticos, atacando puentes, depósitos ferroviarios y cruces de carreteras. Los B-17 también lograron realizar un par de ataques tan eficaces a las refinerías petrolíferas que a final de año evitaron que se constituyeran nuevas reservas de combustible para la prolongación de la ofensiva de los panzer. Los bombarderos de las instalaciones petrolíferas resultaron tan precisos que para finales de 1944 sólo funcionaban en toda Alemania cuatro refinerías de petróleo crudo y posiblemente cinco o seis fábricas de gasolina sintética que operaban a escala reducida.

La ofensiva alemana concluyó en enero de 1945. Tan pronto como el tiempo despejó un tanto se hizo sentir inmediatamente el poder aéreo de los aliados y afluyeron grandes refuerzos a las tropas terrestres norteamericanas que habían resistido tenazmente el último gran ataque de Hitler.



Los B-17 prosiguen la guerra contra los objetivos industriales.

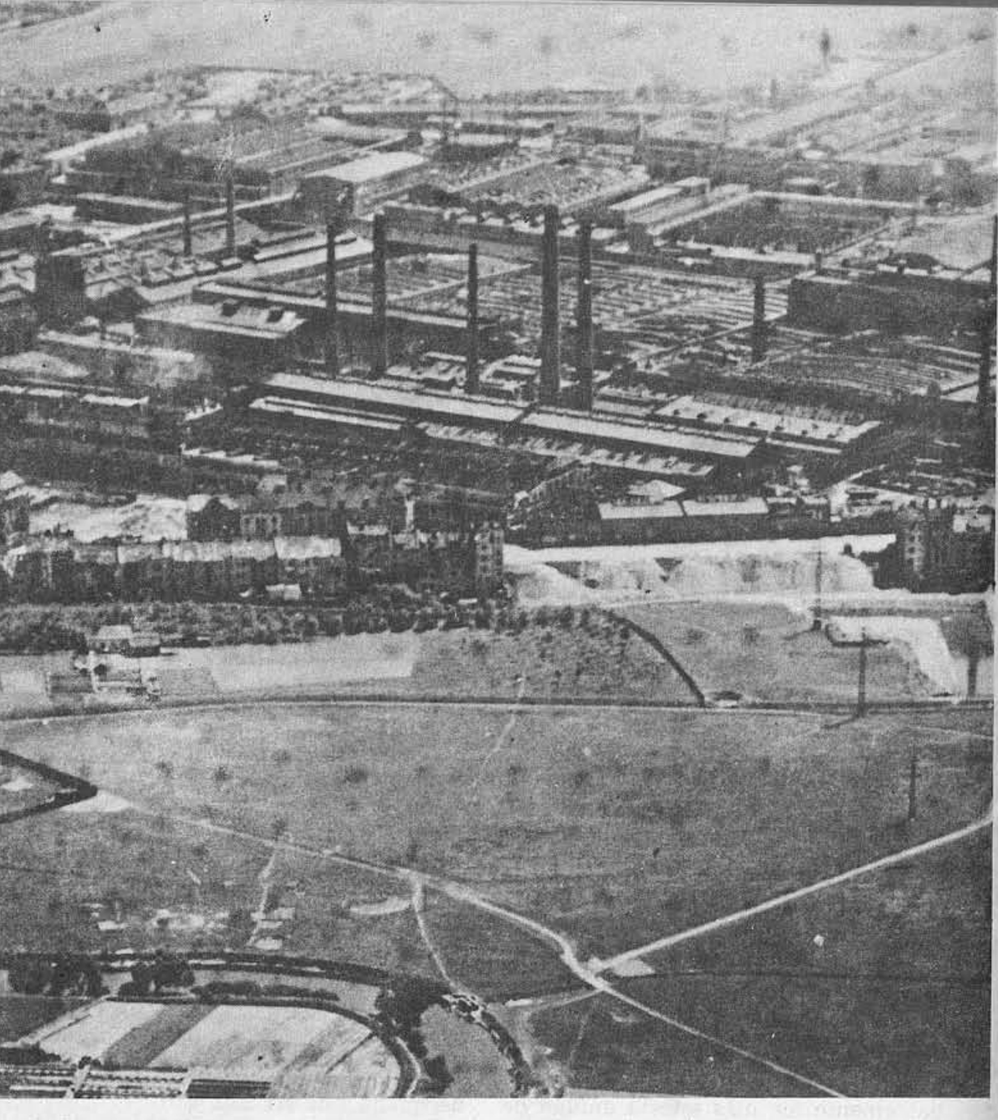
Las Fortalezas Volantes del 8.º Mando de Bombardeo continuaron atacando los objetivos petrolíferos de Alemania y luego se concentraron sobre las líneas alemanas de comunicación; los nudos ferroviarios, las carreteras y los centros anejos se vieron sometidos a feroces ataques. Fue durante estos últimos días del III Reich cuando la Luftwaffe consiguió lanzar los más eficaces ataques de los cazas a reacción contra las formaciones de bombarderos.

El JG 7 se hallaba en buena parte integrado por los mejores ases de la Luftwaffe reunidos para formar la que probablemente fue más selecta unidad de caza de la guerra en Europa. Dotados con el nuevo Me 262 estos hombres planteaban una considerable amenaza cuando actuaban en bloque. Pero tropezaban con el gran obstáculo que representaba el elevado número de aviones de escolta que ya era legión y que solían merodear sobre la base de reactores de la Luftwaffe para sorprender a los 262 en el momento del despegue o del aterrizaje. Cuando los reactores lograban emprender el vuelo suponían un problema para las Fortalezas.

La refinería petrolífera de Luckendorf alcanzada por las bombas.

Así sucedió el 18 de marzo de 1945 cuando centenares de B-17 se dispusieron a bombardear el área de Berlín. Dos Fortalezas cayeron ante el ataque inicial cuando los reactores se aproximaron hasta unos 45 metros. Tras el acoso inicial los reactores retornaron en grupos de dos y de cuatro a través de las condensaciones de los gases lanzados por los anteriores atacantes. Los artilleros de los bombarderos afirmaron haber derribado seis Me 262.

Para fortalecer la amenaza de la Luftwaffe Goering había organizado en marzo de 1945 el *Sonderkommando Elbe*, un grupo de pilotos voluntarios que volaban en los Me 109 y que llegaban hasta muy corta distancia de los bombarderos para arremeter contra éstos si no habían logrado derribarlos antes con sus cañones. El 7 de abril de 1945 tanto los reactores como los aviones del *Sonderkommando* realizaron sus esfuerzos mejor concertados cuando los B-17 atacaron de nuevo los objetivos industriales de la Alemania Central. La oposición que encontró la 1.ª División Aérea queda reflejada en el correspon-




El último objetivo de los B-17 del 8º Mando de Bombardeo: la fábrica de armas Skoda en Checoslovaquia.

diente documento informativo de aquella fecha:

«Tras un lapso de varias semanas durante las cuales los aviones convencionales monomotores se habían mostrado considerablemente inactivos en la guerra aérea y que cuando aparecían en el aire revelaban un escaso espíritu combativo, hoy, con excelentes condiciones para el vuelo la fuerza aérea alemana lanzó una formación de unos 115-130 aviones monomotores complementada con más de cincuenta reactores. Según todos los informes parece que éste había sido un intento desesperado por parte del enemigo y aunque tales aviones combatieron agresivamente y realizaron resueltos esfuerzos para penetrar entre los bombarderos las pérdidas aliadas fueron relativamente ligeras mientras que la mitad de la fuerza enemiga resultó destruida o averiada. Son evidentes los indicios de desesperación ateniéndose al hecho de que los pilotos enemigos arremetieron deliberadamente contra los bombarderos, lanzándose en paracaídas antes de que sus aviones penetraran en las formaciones y realizando ataques fanáticos entre un terrible despliegue de ráfagas. Abandonaron todas las tácticas y sus ataques, principalmente de uno o dos aviones, procedieron de todas las direcciones. Se registraron algunos intentos para alejar a la escolta de cazas pero los P-51 y los P-47 no se dejaron engañar y realizaron una buena tarea de dispersión y destrucción de los aviones enemigos.»

«Volviendo a su antigua costumbre de atacar en la zona de los lagos Drummer y Steinhuder, a las 12,30 el enemigo hizo frente a los grupos de vanguardia de la primera fuerza con unos 105-120 Me 109 y FW 190 más 30 Me 262 que volaban entre los 5.500 y los 9.000 metros de altura. De estos aviones sólo unos 45-50 monomotores y 15 reactores consiguieron aproximarse a los bombarderos, destruyendo once. Las tripulaciones de los B-17 afirmaron haber derribado 26 cazas enemigos. A pesar del fuego que sufrían los aviones alemanes se mostraron persistentes en su acoso y prolongaron sus ataques hasta Hamburgo y Dalzwedel.»

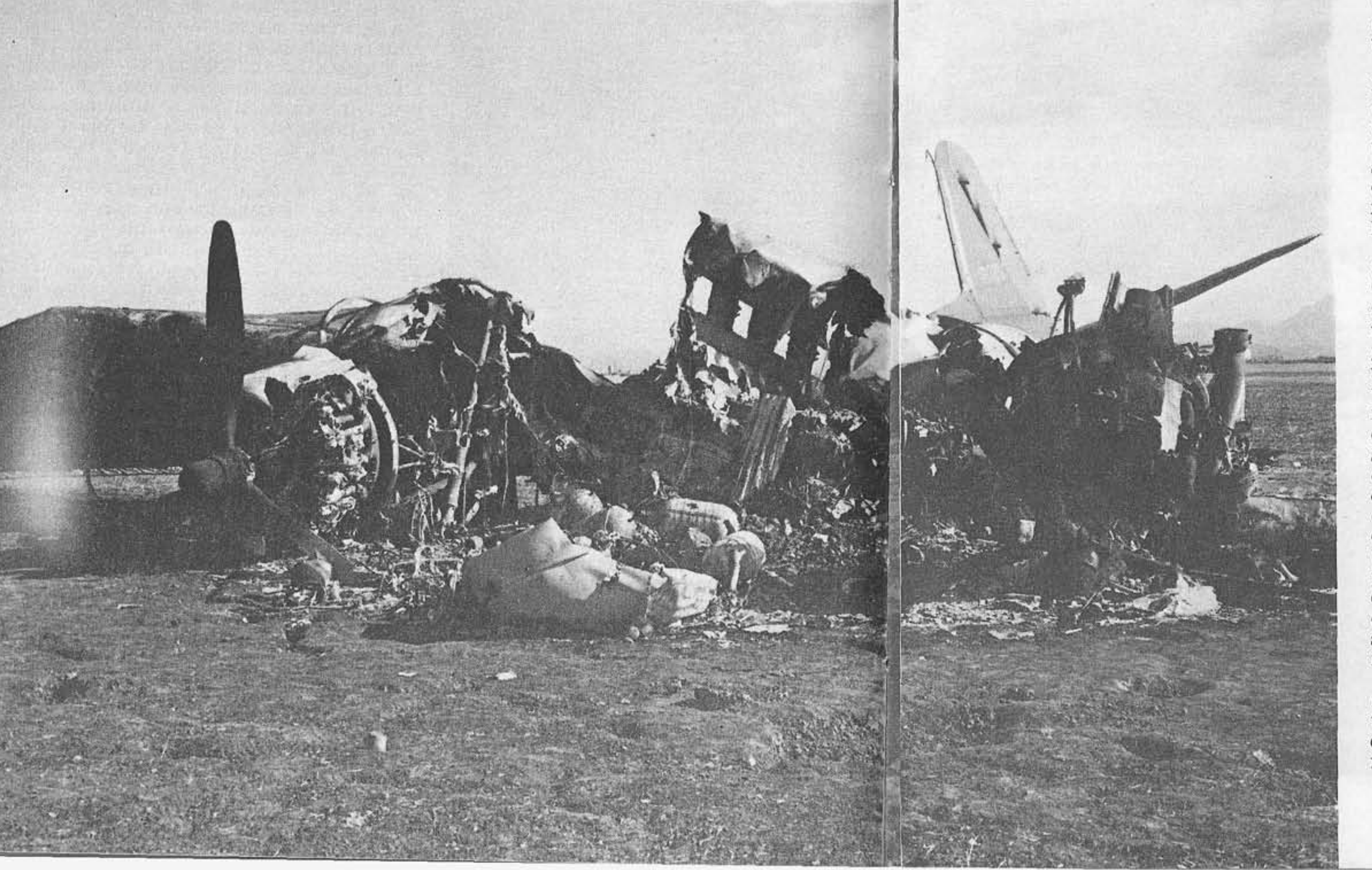
Uno de los artilleros más afanados aquel día fue el sargento Weaver L. Reckland del 388.º Grupo de Bombardeo. He aquí su relato:

«Derribé un Me 262 aquel día y probablemente sólo porque el artillero de cola me había llamado para decirme que un caza se venía rápidamente sobre nosotros hacia las seis del reloj. Yo era el artillero de la torreta superior y estábamos sometidos a un intenso ataque de los cazas. Comprendí que a menos de que se resguardara bajo nosotros tenía que aparecer por delante. Hice girar mis ametralladoras gemelas de 12,7 milímetros hasta la una del reloj y aguardé unos segundos. Por allí apareció. Ascendía en un ángulo muy pronunciado, a una distancia de no más de 100 a 120 metros. Era un blanco seguro y todo lo que tuve que hacer fue encuadrarle en mi visor, accionar los disparadores y mantenerle apuntado con mi torreta hasta que empezó a lanzar una columna de humo. Cayó al suelo sin que saltara el piloto. Yo no vi descender el avión pero el copiloto, el artillero de proa, el de cola y el lateral así me lo contaron.»

El 25 de abril de 1945 los B-17 del 8.º Mando de Bombardeo despegaron de Inglaterra por última vez en una misión en la que 307 Fortalezas bombardearon visualmente la fábrica de armas Skoda en Pilsen, Checoslovaquia. Este fue el final de las intervenciones de los B-17 que habían volado sobre el contienete europeo sembrando la destrucción durante treinta y dos largos meses. Las fieles Fortalezas habían conducido a sus tripulantes hasta cada objetivo y habían devuelto sanas y salvas a sus bases a la vasta mayoría de aquellos aviadores. Su comportamiento frente a abrumadores obstáculos y el valor de los hombres que las tripularon son ya una historia perdurable.

Fortalezas en el Maditerráneo

Restos de un avión norteamericano de transporte tras la visita de la Luftwaffe a Maison Blanche, el aeródromo de Argel. Noviembre de 1942.



Aunque escasos en número, los B-17 del Mediterráneo realizaron una ingente labor desde el mismo comienzo de la guerra. El 97.º y el 301.º Grupos de Bombardeo habían sido *pioneros* del 8.º Mando de Bombardeo y el 97.º fue el que realizó la primera misión desde Inglaterra, bombardeando la estación de mercancías de Rouen.

Tanto el 97.º como el 301.º fueron elegidos para su traslado al Africa del Norte donde apoyarían a las fuerzas norteamericanas que desembarcaron el 7 de noviembre de 1942 en Argelia y en el Marruecos francés. La 340.ª Escuadrilla del 97.º Grupo partió de Inglaterra el 10 de noviembre y tras una escala de dos días en Gibraltar llegó a Maison Blanche, el aeropuerto de Argel. La unidad no demoró su entrada en combate porque el 16 de noviembre, cargada con bombas británicas, atacó el aeródromo de Sidi Ahmed en Bizerta. Los seis B-17 fueron acosados por Me 109 y acribillados por las ametralladoras antiaéreas. A su regreso a la base los daños recibidos fueron reparados con la hojalata de las latas de conserva y cinta adhesiva.

A comienzos de noviembre habían llegado de Inglaterra los P-38 del 1.º y 14.º Grupos de Cazas que pudieron iniciar las operaciones de escolta de las Fortalezas. El 18 de noviembre los Lightings del 14.º Grupo acompañaron a los B-17 del 97.º hasta el aeródromo de El Aouina en Túnez donde cierto número de aviones enemigos fueron destruídos en tierra.

La Lutfwaffe realizó una visita a Maison Blanche en la tarde del 20 de noviembre. Gran número de Ju 88 y de bombarderos en picado Ju 87 Stuka atacaron el aeródromo y el puerto de Argel. Algunos aviones norteamericanos fueron destruídos en la base y entre éstos figuró uno de los B-17 del 97.º Grupo. Fue entonces cuando se sugirió que la base de los bombarderos debía transladarse a Tafaraoui.

En el Cuartel General de la 12.ª Fuerza Aérea que mandaba el general James H. Doolittle se debatió durante algún tiempo la conveniencia de esta retirada del 97.º a Tafaraoui pero la decisión final *sólo* sobrevino tras el retorno de los alemanes en la noche del 21 de noviembre en que quedó destruído otro B-17.

Durante el mes de diciembre tanto el 97.º como el 301.º operarían a partir de Tafaraoui. Los objetivos favoritos del 97.º durante esta fase de la campaña tunecina fueron Túnez, Bizerta, Sousse y Sfax. A mediados de diciembre ambas unidades se trasladaron de nuevo, esta vez a Biskra. El 97.º realizó cierto número de importantes misiones a partir de esta nueva fase. El 30 de diciembre sus aviones provocaron grandes incendios en el muelle septentrional y en la estación de *mercancías* de Sfax. El 5 de enero de 1943 regresaron a Sfax donde destruyeron completamente la central eléctrica y hundieron un barco en el puerto. El 8 de enero los B-17 bombardearon Ferryville gracias a unos claros en las nubes y alcanzaron diques, depósitos de combustible y cinco barcos franceses surtos en el puerto.

En febrero de 1943 el Afrika Korps del mariscal de campo Rommel experimentaba una gran presión en los dos frentes en que combatía. Las fuerzas norteamericanas avanzaban por Túnez hacia el



El B-17 pilotado por el teniente Kenneth R. Bragg, en el camino de regreso a la base con la sección de cola casi cortada.

Nordeste en la zona del Paso de Kasserine y en la otra dirección las fuerzas británicas luchaban con energía en la Línea Mareth.

El 97.º Grupo efectuó el 12 de enero de 1943 una importante misión contra Castel Benito. Más de veinte aviones quedaron destruídos en tierra y fueron alcanzados cierto número de hangares. Tras aparecer el enemigo se trabó una violenta batalla aérea que duró más de veinte minutos y en la que los bombarderos y la escolta de P-38 derribaron cierto número de cazas alemanes e italianos.

La Luftwaffe sorprendió el 6 de febrero a un convoy aliado que aportaba refuerzos al Africa del Norte. Aquel ataque provocó una notable reacción de los B-17 de la 12.ª Fuerza Aérea. Al día siguiente 51 B-17 y B-26 atacaron el aeródromo de Elmas, en Cagliari, Cerdeña, base de los atacantes del día anterior. Los estallidos de las bombas cubrieron el aeródromo donde fueron destruídos en tierra veinticinco aparatos y donde los B-17 provocaron muchos incendios.

Una Fortaleza suelta su carga mortal sobre Palermo.

Las tripulaciones de los bombarderos afirmaron haber derribado sobre la misma base cinco Me 109. No se perdió ninguna Fortaleza.

Cuando concluía la campaña tunecina los B-17 del 97.º y del 301.º desviaron su atención a los puertos y a los buques con los que las fuerzas del Eje realizaban intentos desesperados para vigorizar sus unidades. Además las Fortalezas comenzaron a atacar objetivos en Cerdeña y en Sicilia. En febrero de 1943 el aeródromo de Cagliari fue bombardeado tres veces. El 15 de febrero la ciudad de Palermo, en Sicilia conoció el efecto de las bombas de los B-17.

Durante la campaña tunecina se tomó una foto de un B-17 de la 414.ª escuadrilla de bombardeo del 97.º Grupo que llegó a ser conocida en el mundo entero y que constituyó la mejor muestra de la robustez de la Fortaleza. El B-17 pilotado por el teniente Kennth R. Bragg que participaba en una misión sobre Túnez se vio sometido al acoso de los Me 109. El artillero de cola alcanzó con



una larga ráfaga a uno de los cazas enemigos e indudablemente mató al piloto. El Messerschmitt prosiguió su pasada. Aquel avión penetró en la parte posterior del fuselaje del B-17, cortándolo prácticamente en dos y desprendió el estabilizador horizontal izquierdo y el elevador. El teniente Bragg consiguió que la destrozada Fortaleza regresara a la base de Biskra y aterrizó sin novedad. Poco después y cuando el avión era sometido a una inspección se partió el fuselaje. Aquel B-17 estaba definitivamente fuera de combate pero había cumplido con su cometido. Llevó a su tripulación hasta el objetivo y una vez más la devolvió sana y salva a la base.

Con la llegada de dos nuevas unidades de B-17 que procedían directamente de los Estados Unidos el 97.º y el 301.º Grupos recibieron refuerzos en la primavera de 1943. El 99.º Grupo de Bombardeo se tornó operacional en marzo de 1943 y el 2.º Grupo de Bombardeo realizó su primera misión bélica en abril.

El 22 de marzo de 1943 el 301.º Grupo realizó una de sus más eficaces misiones hasta aquella fecha cuando atacaron Palermo, en Sicilia, veinticuatro de sus B-17. Doce hectáreas de la zona portuaria quedaron arrasadas y seis buques italianos resultaron tan gravemente dañados que hubieron de ser abandonados.

El 1 de abril de 1943 la mayor formación de B-17 hasta entonces constituída en Africa del Norte partió para bombardear el aeródromo de Cagliari. Más de 100 Fortalezas hundieron cinco barcos mercantes y veintiún embarcaciones menores así como setenta aviones enemigos tanto en tierra como en el aire.

El 4 de abril las Fortalezas visitaron por vez primera Nápoles donde ocasionaron graves daños en el puerto, en el aeródromo y en las estacioes de mercancías. Pero fue el 10 de abril cuando los B-17 se distinguieron realmente con un ataque a la Marina italiana.

Los aviones de reconocimiento fotográfico habían descubierto tres cruceros pesados italianos anclados en la base naval de La Maddalena, en la Cerdeña septentrional. Los B-17 volaron hasta allí cargados con bombas de 45 kilos y a la búsqueda de los navíos. Una forma-

La veterana tripulación de una Fortaleza analiza su misión tras un ataque al puerto de Nápoles. Abril de 1943.



ción de veinticuatro atacó desde 5.800 metros de altura el crucero *Trieste* que fue hundido. Otras treinta y seis Fortalezas bombardearon el crucero *Goritzia* y lo alcanzaron tan seriamente que permanecería en dique seco durante el resto de la guerra. Los otros veinticuatro B-17 lanzaron sus bombas sobre el puerto y la base de submarinos.

Mientras que las fuerzas terrestres presionaban al Afrika Korps alemán y a los restos de las unidades italianas en bolsas cada vez más pequeñas dentro del territorio tunecino, los bombarderos pesados concentraban sus ataques sobre objetivos de la península italiana, Sicilia y Cerdeña. A comienzos de mayo de 1943 había quedado concluída la campaña tunecina. Las líneas de abastecimiento del enemigo quedaron completamente cortadas por la potencia marítima y aérea de los aliados y las últimas fuerzas del Eje no tuvieron otro remedio que rendirse.

El 1 de junio los B-17 concentraron su atención sobre la isla de Pantelleria. Como el puerto y el aeródromo habían quedado ya completamente destruidos las Fortalezas dirigieron sus ataques a las baterías costeras y a los emplazamientos de otros cañones. El bombardeo fue incesante hasta que el 10 de junio la guarnición decidió rendirse. Por vez primera se había logrado una conquista sin que tropas terrestres hubieran alcanzado las cabezas de playa.

Tras el sometimiento de Pantelleria las Fortalezas retornaron a su antigua tarea de bombardear los aeródromos sicilianos como paso previo a la invasión de la isla. Uno de los ataques más importantes tuvo lugar el 25 de junio. Los cuatro grupos de B-17 del Norte de Africa bombardearon almacenes, diques, muelles y depósitos ferroviarios de Messina con 300 toneladas de potentes explosivos. El bombardeo aliado de Sicilia antes y después de la invasión del 10 de julio fue tan eficaz que resultó escasa la oposición aérea con que tropezaron los B-17 mientras que los defensores de la isla pudieron contar con una muy menguada protección de su aviación.

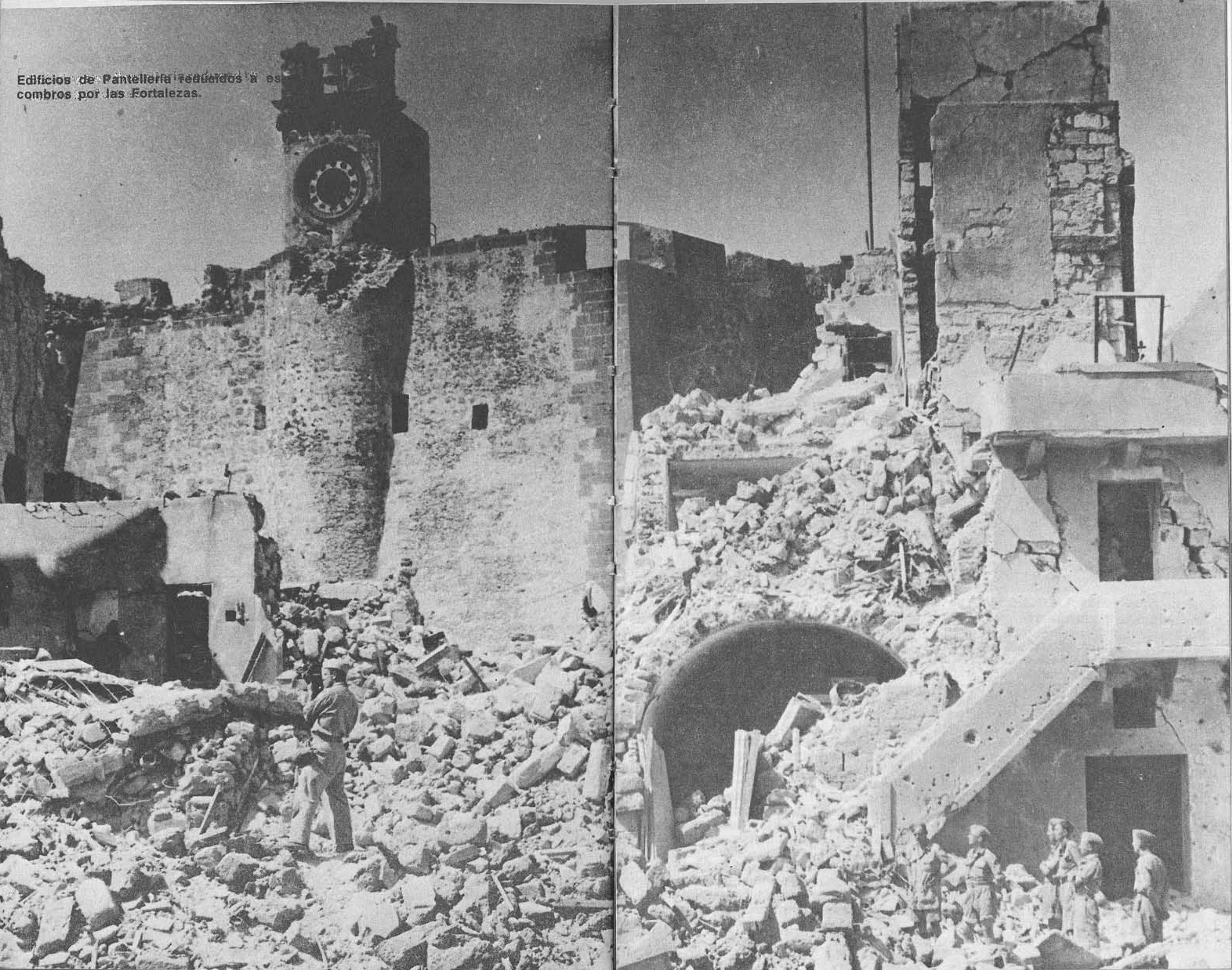
El ataque a Nápoles del 17 de julio fue uno de los planes aliados en el Mediterráneo más brillantemente ejecutado. El día anterior los P-40 habían destrozado la principal estación de radar de la zona. Antes del amanecer del 17 los bombarderos británicos Wellington atacaron los depósitos ferroviarios y el aeródromo de Capodichino. A mediodía los B-24 de la 9.ª Fuerza Aérea, partiendo de Trípoli, bombardearon una vez más las instalaciones ferroviarias. Después, a media tarde, atacaron las Fortalezas, seguidas hacia el final de aquella misma tarde por bombarderos de tipo medio. Los depósitos ferroviarios, los objetivos industriales y las instalaciones portuarias sufrieron unos daños devastadores por obra de esta misión.

Dos días después los B-17 participaron en la formación de más de 500 bombarderos que realizó el histórico ataque a Roma. Los B-17 bombardearon los depósitos ferroviarios de Lorenzo mientras que los B-24 atacaban los de Litterio. Como resultado de los bombardeos sobre Nápoles y Roma se creó un vacío de 340 kilómetros en el sistema ferroviario entre las dos ciudades que impidió durante unos días todo tráfico de trenes entre la Italia central y la meridional.

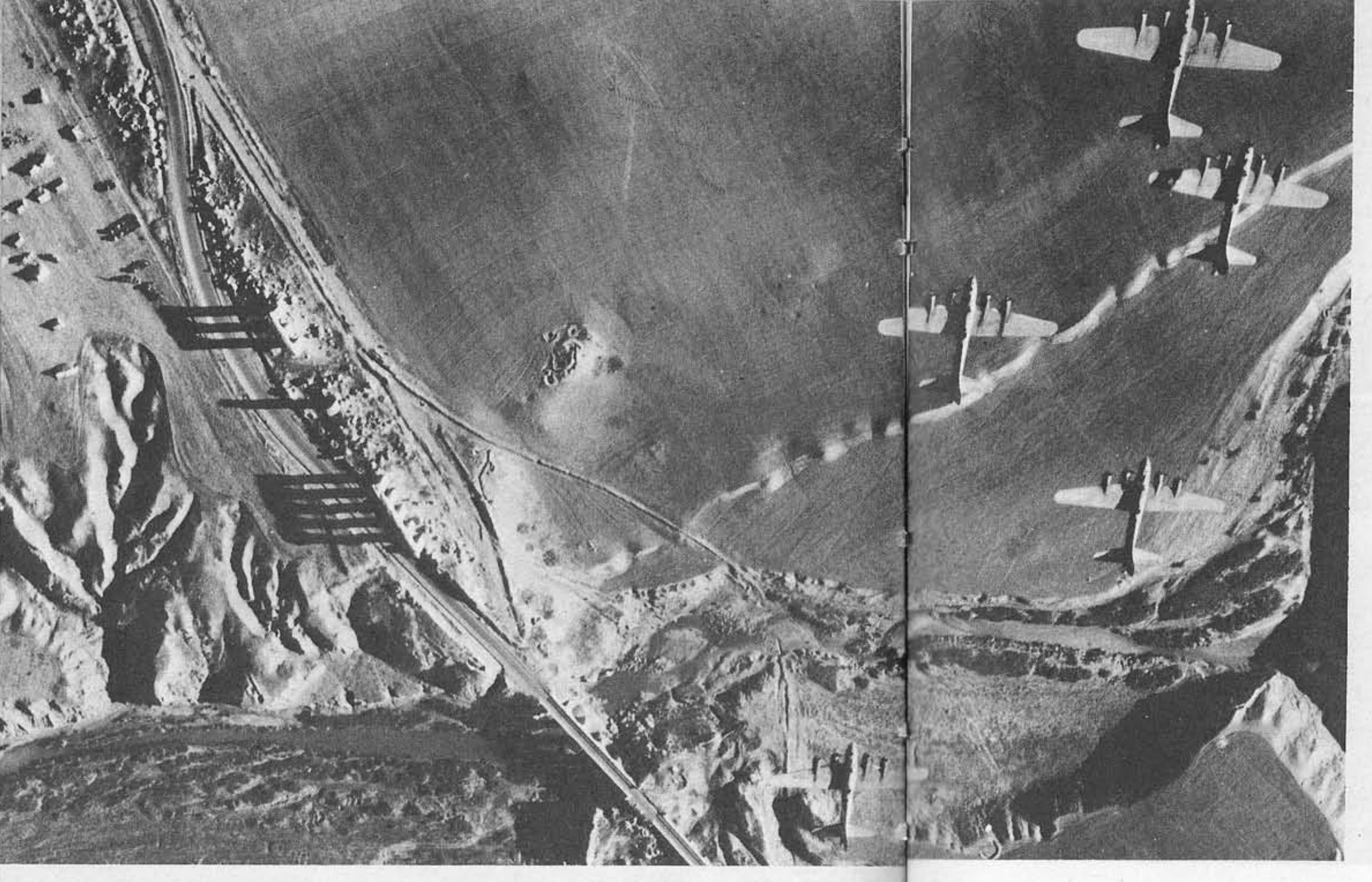
Durante el mes de agosto de 1943 los B-17 del Africa del Norte dirigieron la mayoría de sus misiones contra las instalaciones portuarias y los aeródromos de la Italia meridional, como preparación para su invasión el 3 de septiembre. Justamente antes del Día-D, los B-17 efectuaron otro importante bombardeo, uniéndose a los Liberator de la 9.ª Fuerza Aérea en sus ataques al complejo de aeródromos alemanes de Foggia. Aquel día los P-38 precedieron a los bombarderos pesados y atacaron a gran número de aviones de la Luftwaffe antes de la llegada de los bombarderos. Los B-24 fueron los primeros en concentrarse contra los depósitos ferroviarios, los puentes y los almacenes del área. El punto álgido del ataque sobrevino cuando más de 100 Fortalezas llegaron hasta el objetivo y lanzaron sus grandes cargas de bombas.

Inmediatamente después de la invasión los B-17 prosiguieron atacando en Italia objetivos tanto estratégicos como tácticos pero también empezaron a realizar misiones contra objetivos estratégicos de Alemania como parte de una ofensiva combinada de bombardeo. Las Fortalezas acometieron en este sentido el esfuerzo inicial al 1 de octubre de 1943 cuando se dirigieron a Augsburgo pero la espesa capa de nubes impidió que bombardearan esta ciudad. Algunas de las Fortalezas atacaron Gundelfingen,

El crucero italiano Trieste, **protegido por sus redes antitorpedos, antes de ser hundido por los B-17.**



Edificios de Pantellería reducidos a escombros por las Fortalezas.



Los B-17 sobrevuelan ruinas romanas en ruta a sus objetivos en Italia.

en Alemania, mientras que otras bombardearon objetivos italianos en el camino de vuelta. Todas tropezaron con una gran oposición de los cazas y tres B-17 resultaron derribados.

El 1 de noviembre de 1943 se hizo realidad un propósito largamente anhelado, con la constitución de la 15.ª Fuerza Aérea. Así lo anunció aquel día el general Dwight Eisenhower quien nombró para dirigirla al general James H Doolittle. Esta nueva fuerza aérea estratégica estaba constituída por los Grupos de bombarderos pesados de la 9.º y la 12.º Fuerzas Aéreas, los tres Grupos de P-38 de la 12.ª Fuerza Aérea, un Grupo de P-47 de la misma fuerza y cinco grupos de bombarderos de tipo medio. A comienzos de 1944 estos últimos grupos retornarían a la 12.ª Fuerza Aérea cuando nuevas unidades de B-24 pasaron a formar parte de la 15.ª Fuerza Aérea. Fue también en enero de 1944 cuando el general Doolittle abandonó este puesto para mandar la 8.ª Fuerza Aérea en Inglaterra mientras que el general Nathan Twining ocupó el mando de la 15.ª Fuerza Aérea.

Esta nueva unidad se dio a conocer muy pronto. El 2 de noviembre de 1943 setenta y cuatro B-17 y treinta y ocho B-24, escoltados por setenta y dos P-38 atacaron la planta de montajes aeronauticos de Wiener Neustadt cerca de Viena. Un gran edificio destinado al montaje quedó completamente destruido y se produjeron graves daños en la maquinaria y en los hangares de la zona. Los atacantes tropezaron con una fuerza de 120-160 cazas enemigos y se perdieron cinco de los B-17 y cinco B-24.

La importancia radical de la misión estribaba en que con la llegada de una nueva fuerza aérea estratégica procedente del Sur, la Luftwaffe se veía ahora obligada a lanzar más cazas contra los ataques emanados de aquella dirección. De esta manera las ya escasas unidades de la caza alemana tenían que defender tres grandes frentes.

Aunque los grupos de B-17 de la 15.ª Fuerza Aérea eran muy inferiores en número a las unidades de los B-24 su peso se haría sentir considerablemente. Eventualmente llegarían a existir seis Grupos de B-17 con la llegada de los Grupos 463.º y 483.º en la primavera de 1944 mientras que los B-24 constituirían quince Grupos distribuidos en tres Alas de Combate.

Poco después de su desplazamiento desde Africa del Norte a las bases italianas en diciembre de 1943 los B-17 se lanzaron al ataque de objetivos técticos en la Italia septentrional con objeto de apoyar a las fuerzas terrestres que tropezaban con grandes dificultades durante aquel invierno frío y húmedo. Después, y para reducir un tanto la presión enemiga, el 22 de enero de 1943 se efectuó en Anzio un nuevo desembarco aliado.

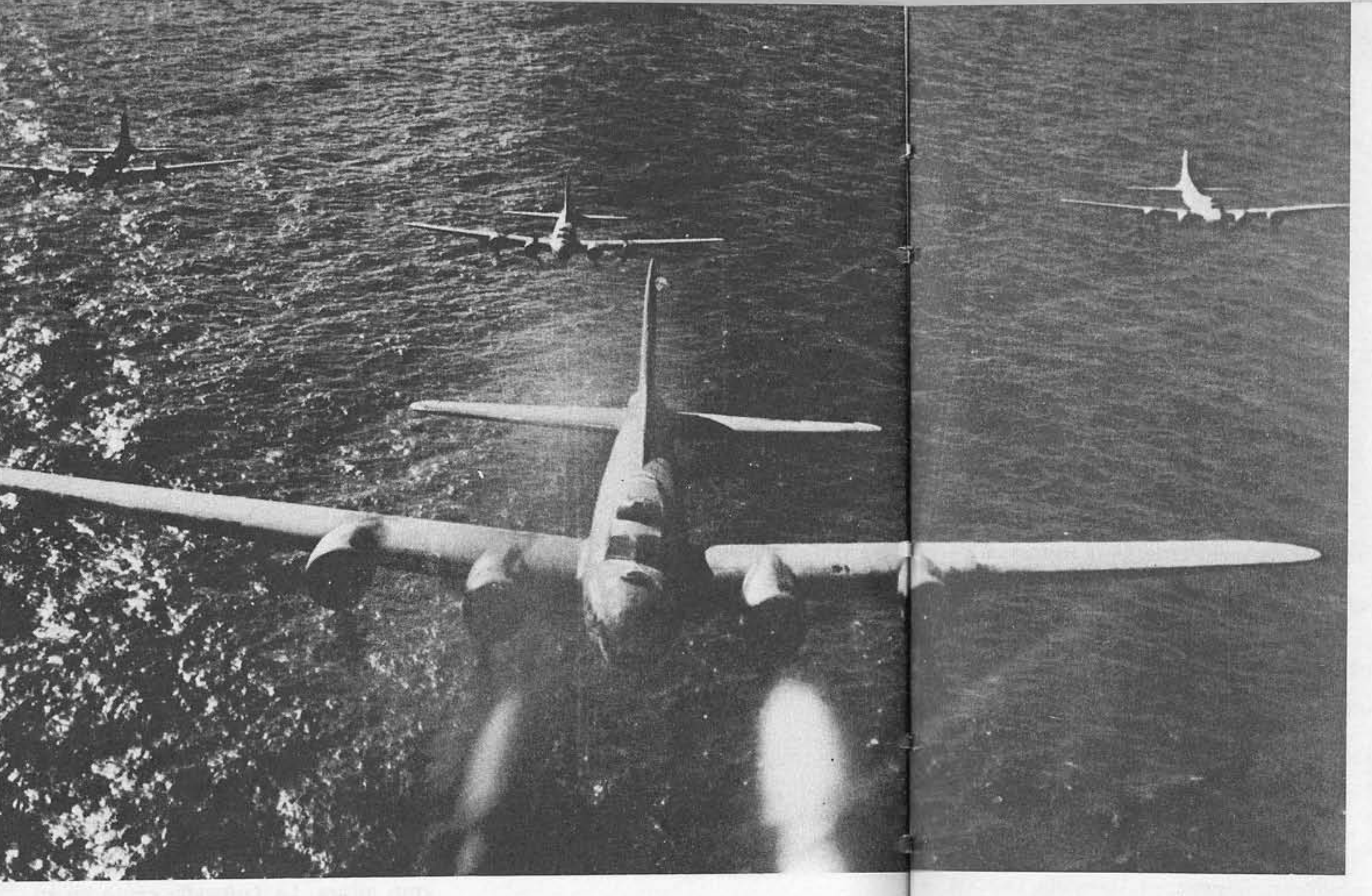
Mientras que los soldados aliados luchaban desesperadamente en su cabeza de puente de Anzio la Luftwaffe atacaba sus posiciones y así como los barcos surtos en el puerto de Nápoles. Parecía como si los alemanes hubiesen llevado a los aeródromos de la Francia meridional y de la Italia septentrional toda la fuerza aérea disponible con la que ahora atacaban Anzio. Las Fortalezas visitaron los aeródromos del Sur de Francia el 27 y 28 de enero.

Los vuelos de reconocimiento del 28 de enero habían permitido localizar 120 aviones enemigos en los aeródromos de Maniago, Lavariano, Villaorba y Udine, en el Norte de Italia. La Luftwaffe estaba fortaleciendo estas bases para realizar nuevos ataques contra los buques aliados y los aeródromos italianos. Por entonces ya se habían hecho visibles en Villaorba cierto número de Junkers Ju 88.

El plan fijado para el 30 de enero fue realizado a la perfección. Una fuerza de P-47 partió hacia el Norte a muy baja altura para evitar ser detectada por el radar. Su llegada sobre los aeródromos precedería sólo en unos minutos a la de los B-17 que se presentarían volando a gran altura. La Luftwaffe captó en su radar a las Fortalezas y cuando muchos de sus cazas se disponían a despegar de Villaorba fueron atacados por los P-47. Estos derribaron 28 aviones enemigos con la pérdida de sólo dos Thunderbolts.

Antes de que se asentara el polvo de aquella batalla aparecieron a 7.000 metros de altura setenta y seis B-17 que lanzaron 11.000 bombas de fragmentación. Otros treinta y cinco B-17 atacaron el aeródromo de Maniago mientras que los B-24 bombardeaban los demás aeródromos de la zona. Todos los aeródromos resultaron devastados y fueron destruídos la mayor parte de los aviones que allí había.

Estaba decidido que los B-17 de la 15.ª participarían plenamente con la 8.ª Fuerza Aérea en la «Semana Grande» de febrero de 1944 pero el tiempo sólo permitió que intervinieran dos de los



Fortalezas rumbo a las instalaciones militares que bombardearán en el Sur de Francia.

días. El 24 de febrero ochenta y siete Fortalezas atacaron la fábrica aeronáutica de Steyr, en Austria. Los bombarderos tropezaron con una fuerte barrera antiaérea pero lanzaron 214 toneladas de bombas con buenos resultados. Los B-17 se enfrentaron además con unos 120 cazas enemigos y a pesar de los valerosos esfuerzos de los P-38 de la escolta se perdieron diecisiete bombarderos.

La misión fue encabezada por el veterano 97.º Grupo de Bombardeo cuyas tripulaciones hicieron frente a los ataques de los cazas en el camino hacia el objetivo. Al regreso la formación fue acosada por sucesivas oleadas de cazas bimotores que disparaban cohetes y granadas. Al advertir que el grueso del ataque enemigo se concentraba en el grupo de retaguardia de la formación, el jefe del 97.º pidió que los P-38 de la escolta fueran a protegerlo, dejando a su propia unidad desguarnecida. Los artilleros del 97.º derribaron aquel día cuatro aviones enemigos y todos los B-17 de la unidad retornaron a la base.

Al día siguiente los B-17 de la 15.ª Fuerza Aérea acudieron a bombardear las factorías aeronáuticas de la zona de Regensburg. Estas Fortalezas con base en Italia atacaron dichos objetivos varias horas antes de que los bombardease también la 8.ª Fuerza Aérea. Los hombres de la 15.ª tropezaron con una oposición fuerte y agresiva. Se perdieron 39 bombarderos y cuatro cazas de escolta que cayeron ante más de doscientos aviones enemigos.

Aunque la 15.ª Fuerza Aérea estaba incrementando el número de sus bombarderos no había recibido refuerzos suficientes por lo que se refiere a la escolta de cazas, tal como se puso de relieve durante las misiones a Alemania y Austria durante la «Semana Grande». Unidades adicionales de P-38 que en un principio estaban reservadas a la 15.ª Fuerza Aérea fueron destinadas a Inglaterra a consecuencia de las grandes pérdidas de bombardeos sufridas por la 8.ª Fuerza Aérea en octubre de 1943. Fue preciso aguardar a abril de 1944 para que un grupo de P-47 de la 15.ª y tres grupos de cazas de la 12.ª Fuerza Aérea fuesen equipados con Mustang P-51 de gran alcance.

El 18 de marzo de 1944 los B-17 participaron en otro afortunado ataque contra los aeródromos de la Luftwaffe en la Italia septentrional. Una vez más los alemanes habían fortalecido sus dotaciones en aquella zona y para principios de marzo seis de sus aeródromos disponían de 235 aviones. Ahora fueron los P-38 los que volaron a baja altura sobre el Adriático. Algunos se dirigieron en realidad a atacar objetivos en Yugoslavia mientras que la fuerza principal giró al Norte para llegar hasta los aeródromos. Apenas habían concluído sus pasadas aparecieron 113 B-17 para lanzar bombas de fragmentación. La proximidad de estas Fortalezas había lanzado al aire a los cazas enemigos de la zona de Klagenfurt/Graz. Una vez que los B-17 concluyeron el bombardeo estos cazas retornaron a la base para reabastecerse de combustible. Mientras que se hallaban en tierra fueron atacados con bombas de fragmentación por tres formaciones de B-24. Aquel día fueron destruídos en tierra por lo menos sesenta aviones enemigos mientras que resultaron derribados cuando combatían en el aire otros sesenta.

En mayo de 1944 el 301.º Grupo utilizó por vez primera la nueva bomba Azon. Esta bomba, con un peso de 450 kilos contaba con un dispositivo integrado por un receptor especial de radio en la parte posterior y un transmisor situado en el avión y por medio del cual el bombardero podía controlar el desplazamiento del artefacto durante su caída. El 13 de mayo cuatro B-17 cargados con bombas Azon encabezaron un ataque del 301.º Grupo contra el viaducto de Avisio. De las 21 bombas Azon lanzadas aquel día cuatro alcanzaron directamente el objetivo. El resto del Grupo utilizó bombas convencionales de 450 kilos. Las fotografías de los resultados indicaron que el bombardeo había bloqueado eficazmente el tráfico en el Paso del Brennero.

En la primavera de 1944 la 15.ª Fuerza Aérea inició la ofensiva contra los objetivos petrolíferos. En este aspecto resultaba de importancia fundamental la zona del complejo de refinerías de Ploesti, en Rumania. Estos objetivos serían alcanzados diecinueve veces por bombarderos procedentes de Italia en el período comprendido entre el 5 de abril y el 19 de agosto de 1944.

Fue en una de las misiones contra Ploesti cuando ganó la Medalla de Honor del Congreso uno de los tripulantes de B-17 del 97.º Grupo de Bombardeo. El teniente David D. Kingsley era un bombardero de un B-17 que en su pasada sobre el objetivo había sido gra-



El teniente David Kingsley, muerto tras un ataque de Me 109.

vemente alcanzado por el fuego antiaéreo. El piloto tuvo que abandonar la formación pero consiguió lanzar sus bombas sobre los lugares prescritos. Cuando la Fortaleza inició el vuelo de regreso fue atacada por tres Me 109 que causaron nuevos daños al avión e hirieron al artillero de cola.

Kingsley se dirigió a la parte posterior del avión y proporcionó al artillero los primeros auxilios. Entonces sobrevino el ataque de ocho Me 109 y esta vez resultó herido el artillero de la torreta giratoria por fragmentos de una granada de 20 milímetros. También a él le prestó Kinsley los primeros auxilios. Entonces el piloto dio la orden de abandonar el avión. En la confusión y las prisas de aquel momento no pudo hallarse el paracaídas, posiblemente destrozado, del artillero de cola. Sin titubear, el teniente Kingsley proporcionó al artillero su propio paracaídas y ayudó a saltar a él y al resto de la tripulación. Allí quedó de pie, en el pasadizo del depósito de bombas. La Fortaleza voló durante cierto tiempo y después se estrelló contra el suelo. El cuerpo de Kingsley apareció entre los restos.

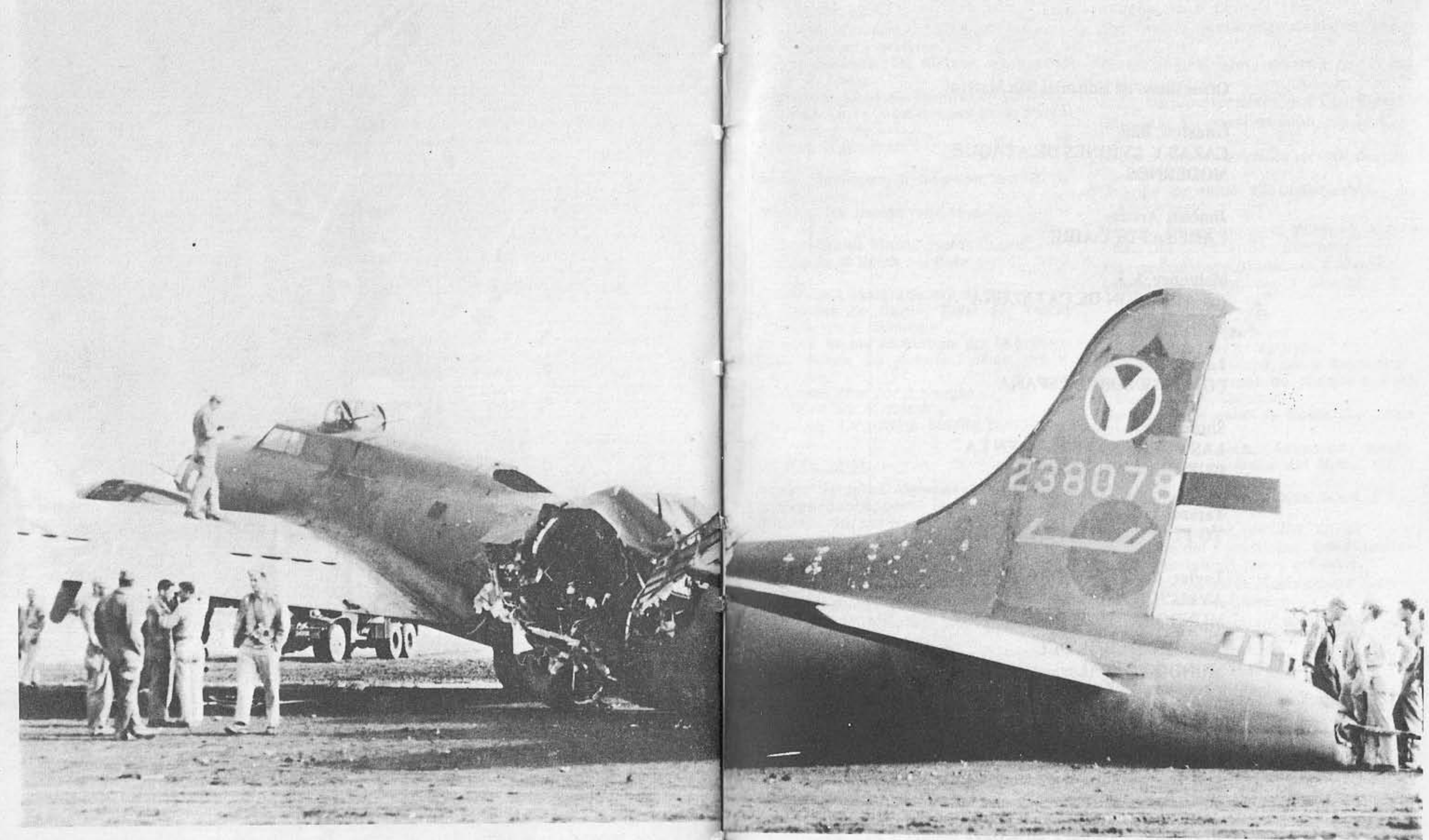
Los cuatro expertos Grupos de B-17 de la 15.ª Fuerza Aérea realizaron su primera misión de ida y vuelta a las bases rusas el 2 de junio de 1944. Las Fortalezas atacaron el centro ferroviario de Debrecen, en Hungría, con bombas de 225 kilos y se dirigieron a Poltava y Mirgorod mientras los P-51 de la escolta aterrizaban en Piryatin. Durante esta misión no tropezaron con barreras antiaéreas ni con cazas y la única pérdida sufrida fue la de un B-17 que explotó en el aire por razones desconocidas.

El tiempo impidió que las Fortalezas realizaran la prevista misión a Mielec por lo que el 6 de junio los bombarderos atacaron un aeródromo en Galatz, Rumania. Tras varios días de mal tiempo los norteamericanos regresaron a sus bases de Italia el 11 de junio. En el camino bombardearon el aeródromo de Foscani, en el Nordeste de Rumania. El éxito de esta misión de ida y vuelta levantó un gran optimismo pero este desplazamiento tuvo lugar antes de la tragedia de Poltava, en la primera misión de ese tipo realizada por la 8.ª Fuerza Aérea aquel mismo mes.

Las Fortalezas de la 15.ª bombardearon intensamente la Francia meridional como preparación de su invasión en agosto de 1944. Aeródromos, puentes, carreteras y vías férreas sintieron el peso de los bombarderos que llegaban de Italia. Al mismo tiempo los B-17 continuaron realizando misiones contra los objetivos petrolíferos de Ploesti, Blechhammer, Glewitz, en Alemania, Odertal y Budapest. Cuando los rusos se apoderaron de Ploesti en septiembre de 1944, los aviadores norteamericanos pudieron concentrarse en las fábricas de gasolina sintética.

Por fortuna para los hombres de los B-17 la oposición de los cazas enemigos a los aviones pesados de la 15.ª Fuerza Aérea se tornó muy esporádica después de septiembre de 1944. Con sus limitadas fuerzas la Luftwaffe tuvo que elegir y optó por reservar el grueso de sus fuerzas para los frentes oriental y occidental mientras dejaba desguarnecido el Sur. Ello no evitó sin embargo que las tripulaciones sufrieran el efecto del

El artillero de cola de un B-17 aparece en el hueco abierto junto al timón de su avión tras un encuentro con cazas alemanes sobre Steyr, en Austria.



Una Fortaleza averiada por la defensa antiaérea después de una misión contra el centro ferroviario de Debrecan, en Hungría.

fuego antiaéreo. En torno de los centros estratégicos de Viena, Budapest y las fábricas de gasolina sintética continuaron incrementándose las concentraciones de cañones antiaéreos y las pérdidas de aviones siguieron siendo lo suficientemente elevadas como para suscitar preocupaciones.

Los B-17 de la 15.ª Fuerza Aérea protagonizaron un brillante hecho de armas el 24 de marzo de 1945 cuando se dirigieron hacia Berlín. Unas 150 Fortalezas lanzaron visualmente 357 toneladas de bombas sobre las fábricas de Daimler Benz destinadas a la producción de motores para carros de combate. La Luftwaffe envió contra los B-17 una bandada de reactores que sólo lograron derribar dos B-17.

Las Fortalezas del Mediterráneo escribieron su historia sobre las ardientes arenas de Africa del Norte, desde los Alpes hasta Alemania, en los Balcanes y en cada objetivo imaginable de Italia. Jamás se olvidará.

Otros libros de Editorial San Martín:

Gunston, Billi
CAZAS Y AVIONES DE ATAQUE MODERNOS

Jiménez Arenas
CADENAS DEL AIRE

Maluquer, J. J.
LA AVIACION DE CATALUÑA EN 1936

Larios, J.
COMBATE SOBRE ESPAÑA

Shores, Ch.
LAS FUERZAS AEREAS EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

Tarazona, F.
YO FUI PILOTO DE CAZA ROJO

Taylor
AVIACION MILITAR DEL MUNDO ACTUAL

AVIACION CIVIL DEL MUNDO ACTUAL

Vigna
LA AVIACION LEGIONARIA. España 1936-39

Weal, Barker y Bruce
AVIONES DE COMBATE DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Wood y Gunston
LA LUFTWAFFE DE HITLER

HISTORIA DEL SIGLO DE LA VIOLENCIA

BATALLAS Rojo

Pearl Harbour, por A. J. Barker.
La Batalla de Inglaterra, por E. Bishop.
Kursk. Encuentro de fuerzas acorazadas, por G. Jukes.
Stalingrado. La batalla decisiva, por G. Jukes.
Golfo de Leyte. Una armada en el Pacífico, por D. Macyntire.
Midway. El punto de partida, por A. J. Barker.
Dia-D. Comienza la invasión, por R. W. Thompson.
Tarawa. Ha nacido una leyenda, por H Shaw.
La Defensa de Moscú, por G. Jukes.
Batalla de la Bolsa del Ruhr, por Ch. Whiting.
El Sitio de Leningrado, por A. Wykes.
La Batalla de Berlin. Final del Tercer Reich, por E. Ziemke.
Salerno. Un pie en Europa, por D. Mason.
Beda Fomm. La victoria clásica, por K. Macksey.
Dien Bien Phu, por J. Keegan.
Iwo Jima, por M. Russell.
Okinawa. La ùltima batalla, por B. M. Frank.

ARMAS Azul

Armas Secretas Alemanas. Prólogo a la Astronáutica, por B. Ford.
Gestapo SS, por R. Manvell.
Comando, por P. Young.
Luftwaffe, por A. Price.
Lanchas Rápidas. Los bucaneros, por B Cooper.
Armas Suicidas, por A. J. Barker.
La Flota de Alta Mar de Hitler, por R. Humble.
Armas Secretas Aliadas, por B. Ford.
Paracaidistas en Acción, por Ch. Macdonald.
T-34 Blindado Ruso, por D. Orgill.
ME-109. Un caza incomparable, por M. Caidin.
La Legión Cóndor. España 1936-39, por P. Elstob.
La Flota de Alta Mar Japonesa, por R. Humble.
El Caza Cohete, por W. Green.
Waffen SS. Los soldados del asfalto, por J. Keegan.
División Panzer. El puño acorazado, por K. Macksey.
El Alto Estado Mayor Alemán, por Barry Leach.
Armas de Infanteria, por J. Weeks.
Los Tigres Voladores. Chennault en China, por R. Heiferman.
Cero. Un caza famoso, por M. Caidin.
Los Cañones 1939-45, por I. V. Hogg.
Granadas y Morteros, por I. V. Hogg.
El Jeep, por F. Denfeld y Fry.
Las fuerzas acorazadas alemanas, por D. Orgill.
Portaviones el arma maestra, por D. Macintyre.
B-29. La superfortaleza, por Carl Berger.
Chinditas. La gran Incursión, por M. Calvert.
Submarinos. La amenaza secreta, por David Mason.
Guardia de Hitler SS Leibstandarte, por Alan Wykes
Mirage. Espejismo de la técnica y la política, por C. Pérez San Emeterio
Fuerzas Acorazadas Aliadas, por K. Macksey.
Submarinos Enanos, por J. Gleason y T. Waldron.

CAMPAÑAS Verde

Afrika Korps, por K. Macksey.
Bombardeo de Europa, por N. Frankland.
Incursiones. Fuerzas de choque del desierto, por A. Swinson.
Barbarroja. Invasión de Rusia, por J. Keegan.
Operación Torch. Invasión angloamericana de Africa del Norte, por V. Jones.
La Guerra de los Seis Dias, por A. J. Barker.
Tobruk. El asedio, por J. W. Stock.
La Guerra del Yom Kippur. Enfrentamiento árabe-israelí, por A. J. Barker.
Guerra de Invierno. Rusia contra Finlandia, por R. W. Condon.

PERSONAJES Morado

Patton, por Ch. Withing.
Otto Skorzeny, por Ch. Withing.
Hitler, por A. Wykes.
Tito, por P. Auty.
Mussolini, por C. Hibbert.
Zhukov. Mariscal de la Unión Soviética, por O. Preston Chaney Jr.
Rommel, por Sibley y Fry.
Stalin, por Rose Tremain.
Mountbatten, por Arthur Swinson.

POLITICOS Negro

Conspiración contra Hitler, por R. Manvell.
La Noche de los Cuchillos Largos, por N. Tolstoy.
La Juventud Hitleriana, por H. W. Koch.
La noche de los transistores, por Rosario Villacastín y María Beneyto.

UNIFORMES

Uniformes del III Reich, por José M.ª Bueno

CONFLICTO HUMANO

Genocidio, por Ward Rutherford.

SAN MARTIN
HISTORIA DEL
SIGLO DE LA
VIOLENCIA

armas
libro nº 32

Las piezas de los aviones describían en su caída curvas rápidas y complejas. Era imposible registrar con claridad la sucesión de acontecimientos. Toda la formación se tornó una caleidoscópica pesadilla entre el humo y el fuego y los colores amarillo, rojo y negro de los morros de los aviones enemigos que destacaban contra el fondo azul e increíblemente pacífico del cielo.

